Junge Welt

BERLIN
JANUAR 1942
JAHRGANG 4
HEFT 1

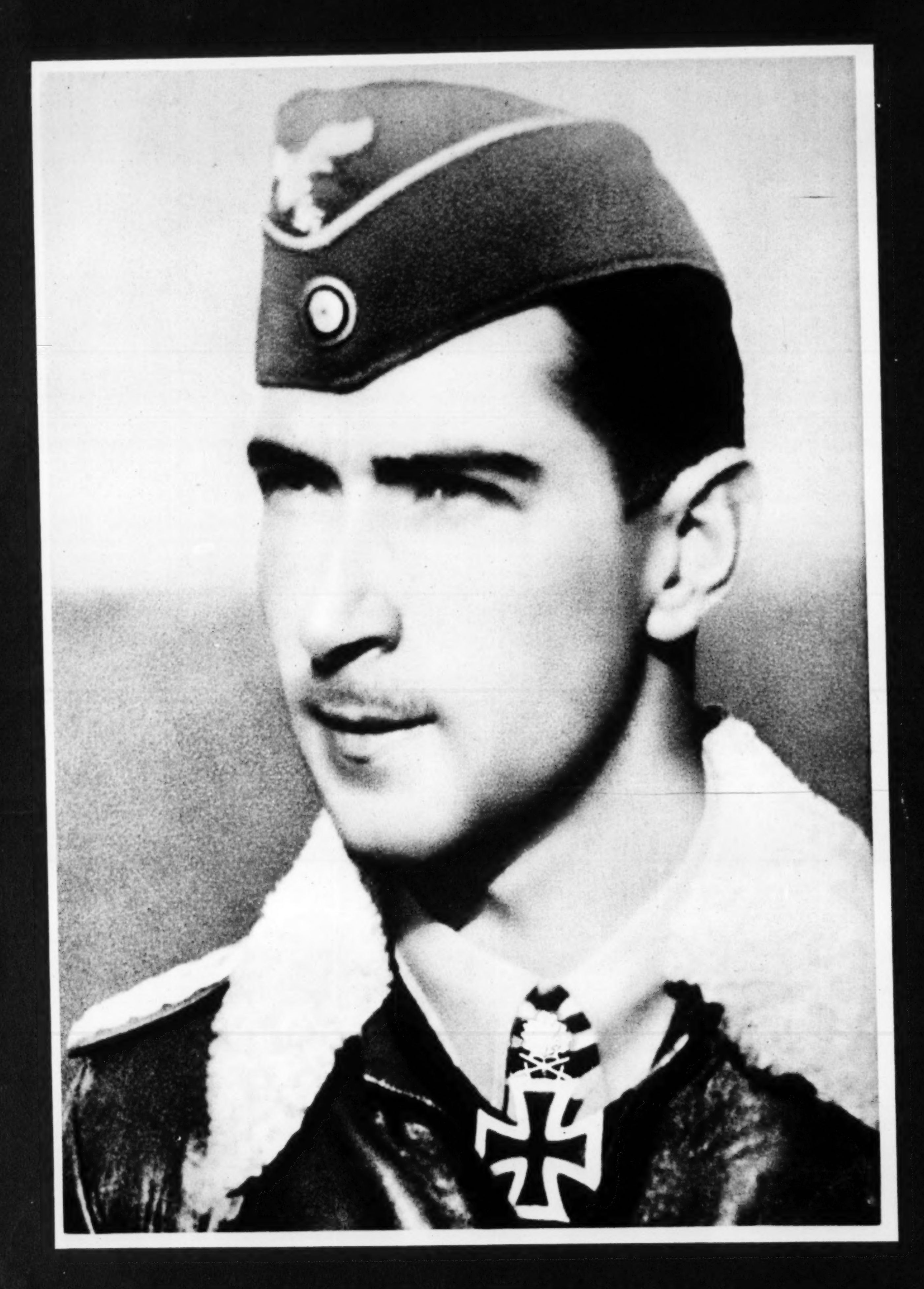
2-cm-Flak schießt gepanzertes Schlachtflugzeug vor Leningrad ab

Hell schlagen die Flammen aus dem Motor. Ruckartig knickt eine Tragfläche weg und segelt durch die Luft, ein Rad macht sich selbständig, wirbelt auf den niedrigen Schutzwall eines Geschützes zu, um dort mit dumpfem Aufschlag liegen zu bleiben. Das ist das Ende des „Eisernen Gustavs". Unter gewaltigem, metallenem Krachen schlägt der Rest des sowjetrussischen Schlachtflugzeuges in steilem Winkel 20 m vor dem mittleren Geschütz auf den Boden. Der schwere Motor bohrt sich tief in das weiche Erdreich.

Zeichnung: PK.-Kriegsberichter [illegible] Müller

30 Pf.

DIE REICHSZEITSCHRIFT DER HITLER-JUGEND



WERNER MÖLDERS

Junge Welt
BERLIN · JANUAR 1942 · Reichszeitschrift der Hitler-Jugend · HEFT 1 · JAHRGANG 4

ERNST UDET
ein deutscher Flieger

Im Abstand weniger Tage verloren wir zwei Männer, denen unsere Liebe und Begeisterung gehörte: Ernst Udet und Werner Mölders. Über den Fliegerhelden des Weltkrieges 1914-18 wird die „Junge Welt" in Fortsetzungen ein Lebensbild veröffentlichen, das Major Julius Buckler, der mit Udet Seite an Seite flog, schrieb.

I.

Es gibt keine schöneren Worte, das Andenken des toten Ernst Udet zutiefst in die Herzen des deutschen Volkes und vor allem in die unserer Jungen zu senken, als die, die er selbst als Ausklang zu seinem ewig jungen Buch „Mein Fliegerleben" niedergeschrieben hat:

„Die Generation, der ich angehöre, ist durch den Krieg geformt worden. Er traf uns in den entscheidenden Jahren. Die Schwachen sind daran zerbrochen. In ihnen ist nichts zurückgeblieben als lähmendes Entsetzen. In uns anderen aber — und hier spreche ich für fast alle Frontsoldaten — ist der Lebenswille härter und stärker geworden. Ein neuer Lebenswille, der weiß, daß das Dasein des einzelnen nichts, das Leben und die Zukunft der Gemeinschaft alles bedeutet.

Vierzehn Jahre lang haben wir diese Erkenntnis durch eine fremde Welt getragen. Sie verstanden nichts von der Größe unseres Glaubens. Sie wollten nichts wissen von den harten Tugenden des Soldaten, Kameradschaft, Pflichterfüllung und dem Geist des letzten Opfers. Wir waren fremd unter ihnen und arbeiteten ums Brot. Ich bin geflogen, um zu leben. Aber zugleich hatte ich die Hoffnung, durch meine Arbeit den Gedanken der deutschen Luftfahrt wachzuhalten. Ich bin in fremden Erdteilen gewesen. Überall habe ich Kameradschaft gesucht. Ich habe sie gesucht und habe sie gefunden, in Deutschland, in Amerika, im afrikanischen Busch und im Eise Grönlands: Fliegerkameradschaft!

Aber insgeheim war in mir und in und allen die Sehnsucht, den Geist, der uns geformt hat, als lebendige Macht wirken zu sehen in dem Volke, dem wir zutiefst verbunden sind.

Das ist geschehen, und deshalb schließe ich das Buch. Denn mein eigenes Leben ist unwesentlich geworden, ist eingeströmt in den Fluß unseres gemeinsamen deutschen Schicksals.

Wir sind Soldaten ohne Fahne gewesen. Wir haben unsere Fahne wieder aufgerollt. Der Führer gab sie uns zurück.

Für die alten Soldaten lohnt es sich wieder, zu leben."

In diesen Zeilen ist in gedrängter Kürze all das enthalten, was den Menschen und das Werk Ernst Udets ausmacht. Aus diesen Zeilen spricht auf einen Nenner gebracht: der Soldat.

Die Umstände, unter denen ich Udet kennenlernte, sind bezeichnend:

Es war im Jahre 1917. Tage vergingen und Wochen. Fliegen und immer nur fliegen! Schießen und schießen! Erfolge. Mißerfolge. Siege. Feiern. Einer der Kameraden vermißt. Ein anderer abgeschossen. Bange Stunden. Traurige Stunden. Aber immer wieder riß der Kampf uns mit. Keiner gehörte hier sich selbst. Alle gehörten wir dem Vaterland. — Mein zwölfter Abschuß wurde im Geheimbericht erwähnt. Im gleichen Bericht stand der Name Udet, der seinen Dreizehnten abschoß. So kam es, daß jeder von uns beiden den Wunsch hatte, den anderen kennenzulernen. Das stellte sich heraus, als wir uns kurze Zeit danach tatsächlich begegneten. Und diese Begegnung war denkwürdig genug.

Es war bei Armentières. Da sah ich an einem Vormittag, ich erinnere mich noch genau der Zeit, es war um 10.40 Uhr, wie ein feindlicher Flieger brennend in meiner nächsten Nähe niederging, und zwar in dem gleichen Augenblick, in dem mein 16. Gegner vor meinen Augen abmontierte. Die linke Fläche brach weg, er stürzte und folgte dem brennenden Kameraden in die Tiefe.

Ich flog nach Hause, begleitet von dem anderen, unbekannten Sieger, der nicht zu meiner Staffel gehörte. Wir landeten fast gleichzeitig, kletterten aus den Maschinen und stellten uns vor:

„Buckler." — „Udet."

Und als ob wir uns längst kannten und alte Freunde wären, sagte Udet:

„Du kommst jetzt mit mir zu meiner Staffel zum Frühstück."

Dieser halb gebrummten Einladung leistete ich mehr als gern Folge. Als angehende Kanone verfügte ich über zwei Maschinen. Ich ließ die andere rasch startbereit machen, und wir brausten gemeinsam ab.

Das Frühstück war kurz. Wir waren beide allein. Aber es war für mich sehr amüsant und sehr lehrreich. Wieso und warum? Das wissen nur Udet und ich. Aber ich habe seine Lehren erprobt und nutzbringend angewandt. Manche meiner späteren Erfolge verdanke ich dieser kurzen Frühstücksstunde.

Dann flogen wir zusammen wieder ab. Udet wollte zur Front, ich zur Staffel. Er war kaum sechs Kilometer von mir entfernt, da sah ich, wie ein feindlicher Flieger auf ihn herabstürzte. Eine wilde Kurbelei beginnt. Dann sehe ich, wie einer von beiden aussteigt, wer, kann ich nicht feststellen. Doch, gottlob, mit Fallschirm! Eine Stunde später wußte ich: es war Udet!

Vorbilder der Jugend

Tagesbefehl an die Hitler-Jugend

„Ein tragisches Geschick hat dem deutschen Volk zwei seiner größten und kühnsten Männer entrissen. Vor wenigen Tagen hat der Weltkriegsflieger Ernst Udet, der als Generalluftzeugmeister mit der stolzen Geschichte der nationalsozialistischen Luftwaffe unlösbar verbunden ist, bei der Erprobung einer neuen Waffe sein Leben gelassen. Und nun hat auch der Kämpfer, der als bester Jagdflieger der Welt diese Waffe zu einem unüberwindlichen Schwert am Himmel gemacht hat, sein Leben im Dienst für Führer und Volk mit seinem letzten Einsatz gekrönt.

Ernst Udet und Werner Mölders, unbesiegt und unvergessen werden diese unvergleichlichen Helden der Nation in der deutschen Jugend weiterleben. Der Geist dieser Kämpfer soll in den Herzen der Jugend Großdeutschlands weiterwirken und sie im Einsatz für das Reich niemals müde werden lassen."

27. 11. 1941



Udet

Ernst Udet war Soldat. Immer nur Soldat. Selbst in dem Augenblick, in dem wir uns kennenlernten, geschah das in militärischer Kürze, und auch seine Einladung an mich war ebenso soldatisch knapp wie sein Hineinsteigen in den neuen Luftkampf auf seinem Heimflug selbstverständlich war.

Wenn auf irgend jemanden, dann trifft wohl auf Udet zu, daß er von Kindheit auf Soldat gewesen ist. Er war es auch dann, wenn er, wie in den schweren Jahren der Nachkriegszeit, nicht die Uniform trug. Denn nicht das Äußere macht ja letzten Endes den Soldaten aus, sondern das Innere, die soldatische Haltung.

Udet hat einmal von sich gesagt: „Ich bin schon als Soldat geboren." Das ist durchaus wörtlich zu nehmen. Sein Vater war zwar kein Berufssoldat, aber dafür ein Mann, der dem Soldatentum gegenüber in seltener Weise aufgeschlossen war und dessen Herz vor allem einem in den Anfängen liegenden neuen Teil des Soldatentums gehörte: der Fliegerei!

Das war das große Glück Ernst Udets. Wer weiß, wie sein Lebensweg gegangen wäre, wenn er auf einen weniger verständnisvollen Vater hätte Rücksicht nehmen müssen. So aber bestärkte ihn dieser in seinen fliegerischen Neigungen.

Das Taschengeld, das Udets Vater seinem Jungen ausgesetzt hatte, sparte er für seine fliegerische Liebhaberei. Während seine gleichaltrigen Kameraden sich in jugendlicher Verspieltheit auf den Straßen Münchens tummelten, stand Udet zumeist als Zaungast vor Gustav Ottos Flugmaschinenwerken. Kann es uns da wundern, daß schon der 13jährige Junge dem Äroklub 1909 angehörte? Und kann es uns insbesondere wundern, daß Udet einer der begeistertsten Anhänger der Modellfliegerei gewesen ist? Stets hat Udet mit besonderem Stolz in seinen blauen Schulheften gekramt, die die Tagebücher des Aeroclubs München 1909 darstellten, dessen Mitglieder nur zwischen 10 und 13 Jahre alt waren. Udet war es auch, dem es als erstem gelang, sein selbstgebautes Modellflugzeug über die Isar bei München segeln zu lassen, ohne daß das Modell havarierte. Froh sagten die Jungen damals: „Nun haben wir den ‚Kanal' bezwungen."

Es ist nur natürlich, daß Udets Vater, der so viel Verständnis für die fliegerischen Neigungen seines Sohnes aufbrachte, auch dessen Berufsausbildung in Bahnen lenkte, die wenigstens mittelbar mit der Fliegerei in Einklang zu bringen waren. So wurde Udet Rohrlegerlehrling in der Fabrik seines Vaters. Er stand auch hier seinen Mann ganz. Besonders interessierte ihn aber auch hier vor allem das, was er für seine Fliegerei nutzbringend verwerten konnte.

Ihr würdet vielleicht darüber lächeln, wenn ihr hört, wie Ernst Udet als „Pennäler" durch Frankreich fuhr und in der Gegend von Verdun den ersten Fesselballon sah. Er kam ihm vor wie ein Drache aus Urwelttagen. Ein merkwürdiges Schicksal hat es so gefügt, daß der Fliegerheld Udet seine großen Triumphe in der Gegend errang, in der er einst dies „Urwelttier" verwundert anstaunte.



Wir wundern uns nicht, daß wir Udet im Weltkrieg als jungen Kriegsfreiwilligen wiederfinden. Er, der nie ein Stubenhocker gewesen war, der im Gegenteil schon als Knabe in München den Anführer bei allerlei kriegerischen Spielen gemacht hatte, stellte sich dem Vaterland in der Stunde seiner größten Not und Gefahr, gerade 18 Jahre alt, zur Verfügung.

Der Geschichten aus Udets Soldatenzeit gibt es unzählige. Am schönsten aber ist wohl die, die sich das Schicksal mit ihm erlaubte, als es ihn wegen Kurvenfliegerei zu sieben Tagen Arrest verdonnern ließ und ihm damit normalerweise die Möglichkeit nahm, jemals Jagdflieger zu werden, geschweige denn der berühmtesten einer. Die Geschichte ist zu schön, als daß ich Udet hierzu nicht selbst das Wort geben möchte:

„Bei Dunkelheit treffe ich auf dem Flugpark in Neubreisach ein. ‚Aha, da haben wir ja den Herrn, der die Kurve gedreht hat', empfängt mich der Feldwebel. Die Schreiber grinsen. Da es schon spät ist, werde ich auf die Kammer geschickt, um mir Bettzeug zu holen. In dieser Nacht kann ich kein Auge zutun.

Am nächsten Morgen treten die Flugschüler draußen im Hof an, ich muß in der Baracke bleiben. Dann kommt einer und holt mich. Der Hauptmann steht vor der Front, sieht mir finster und drohend entgegen. Ich gehe, als wenn meine Beine aus Gummi wären.

‚Kehrt!' kommandiert er, als ich sechs Schritt vor ihm stehe. Hundert Augenpaare starren mich voll kalter Neugier an.

‚Seht ihn an!' donnert die Stimme hinter mir. ‚Das ist der Bursche, der durch sein gewissenloses Fliegen dem Vaterland eine neue, wertvolle Maschine zerstörte und das Leben seines Beobachters aufs schwerste gefährdet hat.' Die Flugschüler blicken auf mich, als wenn ich eben einen Vatermord begangen hätte.

Ein Papier raschelt, der Hauptmann verliest kühl und geschäftsmäßig:

‚Der Gefreite Udet wird mit sieben Tagen Mittelarrest bestraft, weil er durch leichtfertiges Kunstfliegen das Leben seines Beobachters gefährdet und eine wertvolle Maschine zerstört hat. Nur in Anbetracht seiner bisherigen guten Führung im Felde fällt die Strafe nicht höher aus.'

‚Möge euch das allen zur Warnung dienen!' fügt er donnernd hinzu, und zu mir ‚Wegtreten!'

Auf der Kammer gebe ich das Bettzeug ab und hole mir ein Kommißbrot. Das soll für die sieben Tage reichen. Dann kommt ein Unteroffizier, Karabiner auf der Schulter, und holt mich ab.

Der Weg zum Militärgefängnis führt mitten durch das Städtchen. Wir gehen auf der Fahrstraße, ich vorneweg, hinter mir der Unteroffizier. An den Schuhen der Leute auf dem Bürgersteig kann ich erkennen, daß viele stehenbleiben und mich anstarren.

Das Militärgefängnis ist ein alter Festungsbau, düster und grämlich. Der Gefängnisbeamte, ein vollbärtiger Kauz, begleitet seine Arbeit mit munteren Reden:

‚Damit du dich nicht erhängen kannst!' sagt er, als er mir

die Hosenträger wegnimmt. ‚Damit du dich nicht erstechen kannst!' als ich das Taschenmesser abliefern muß.
‚Und nun die Zähne!'
‚Wieso die Zähne?' frage ich.
‚Damit du dir nicht im Schlaf die Gurgel abbeißt!' sagt er. Alle lachen, aber mir ist nicht zum Lachen zumute.

Dann werde ich in meine Zelle gesperrt. Es ist ein kleiner, kahler Raum, eine Holzpritsche drin, ein Schemel und ein Waschgeschirr, sonst nichts. Vor den Fenstern ist eine stählerne Luke angebracht, wie die Ladeluke eines Dampfers, nach oben offen. Man kann ein kleines Stückchen Himmel sehen wie aus der Tiefe eines Brunnenschachtes. Der Schlüssel dreht sich, ich bin allein. Allein mit meinen Gedanken. Wie lange, weiß ich nicht. Dann dröhnen Schritte über die steinernen Fliesen des Flurs, die Tür wird aufgerissen: die Ronde.

Ich springe auf und stehe stramm.

Der Führer, ein älterer Feldwebelleutnant, sagt: ‚Sprechen Sie nach: Gefreiter Udet' ... seine Stimme hallt mächtig in dem kahlen Raum. ...

‚Gefreiter Udet ...' sage ich. Und Wort für Wort dröhnt er mir vor: „... verbüßt sieben Tage ... mittleren Arrest ... weil er ... durch leichtsinniges Kurvenfliegen ... das Leben seines Beobachters ... gefährdete .... und eine wertvolle Maschine zerstörte.'

Die Ronde marschiert ab. Doch am Abend kommt sie wieder. Und wieder beginnt der Führer: ‚Gefreiter Udet ... verbüßt ...' Am nächsten Tag kann ich den Spruch auswendig und bete ihn ohne Aufforderung her. Während meines Arrests muß ich das vierzehnmal tun, denn die Ronde kommt zweimal jeden Tag vorbei.

Das erste Mittagessen lasse ich stehen. Es sind Graupen ohne alles, ‚blauer Heinrich' in der Gefängnissprache. Der Rotbart nimmt ganz unberührt den Blechnapf wieder mit. ‚Der Appetit kommt mit dem Sitzen', sagt er trocken, als er hinausgeht. Am Abend wirft er mir eine Matratze in die Zelle. Sie ist mit Heidekraut gefüllt. Der Himmel im Fensterviereck erlischt, ich lege mich nieder. Da, ein Stich im Oberschenkel, gleich darauf an der linken Schulter ... Wanzen!

Es wird eine lange Nacht. Mal schlafe ich auf der blanken Pritsche, mal am Boden auf der Matratze, zuletzt auf den nackten Steinfliesen.

Die Wanzen sind schlimm, aber die Gedanken sind schlimmer. Die eisernen Fensterluken stehen wie große, gespitzte Ohren an den grauen Wänden des Gefängnisses. Schallfänger, die jedes Geräusch verstärkt in die Zelle dröhnen. Der Flugplatz ist ganz dicht dabei. Und von früh an höre ich das knatternde Geräusch, wenn die Motoren anspringen, und das tiefe, orgelnde Summen, wenn der Propeller die Lüfte peitscht. Ich aber werde nie wieder einen Knüppel zwischen den Fäusten haben, nie wieder werde ich die Welt unter mir im blauen Dämmer versinken sehen!

Was habe ich denn getan? Eine Kurve gedreht. Gewiß, Kurvendrehen ist verboten. Vor einem Monat erst haben sie Rieger vor ein Kriegsgericht gestellt und zu einem Jahr Festung verurteilt. Weil er über dem Flugplatz Kurven gedreht hat. ‚Ungehorsam vor versammelter Mannschaft', hat das Kriegsgericht entschieden. Ich bin glimpflich davongekommen. Aber ist das ganze Verbot nicht ein papierner Unsinn, am Schreibtisch ausgeklügelt von Leuten, die nie am Steuer saßen?"

*

Daß Udet, neben seiner Erfolge im Weltkriege wegen, gerade wegen seiner Kurven- und Kunstfliegerei aber einmal der berühmteste Flieger der Welt werden sollte, hatte sich das Schicksal als besondere Ironie noch für spätere Zeiten vorbehalten.

Bei einem Mann, wie es Ernst Udet war, würde wohl niemand auf den Gedanken kommen, daß er ein Feigling gewesen sei. Gerade darum ist er aber wie kaum ein anderer berufen, über das Menschliche, was auch in dem innerlich stärksten und gefestigsten Mann in Todesnähe hereinbrechen kann, zu sprechen. Wir Flieger haben hierfür einen besonderen Ausdruck geschaffen. Wir nennen das den „inneren Schweinehund". Ich kenne niemand, der über seinen Kampf gegen diesen inneren Schweinehund und von seinem Sieg über diesen mit der rückhaltlosen Offenheit gesprochen hätte, wie das Ernst Udet getan hat. Als er seinen ersten Luftkampf führte, kam er in der Aufregung überhaupt nicht zum Schießen. Udet erzählt, er habe den Eindruck gehabt, sein Gegner wußte sofort, daß es sich bei ihm um einen „jungen Hasen" in der Fliegerei handelte, und er habe ihn gewissermaßen zum besten gehabt. Habe ihm sogar allerlei Chancen zum Schuß gegeben, und doch habe er, Udet, im Augenblick der Entscheidung versagt. Ihm war so, als habe das Entsetzen sein Blut in den Adern zu Eis erstarren lassen, als wären seine Arme gelähmt und alles Denken aus seinem Hirn gerissen gewesen. Er sei erst wieder zu sich gekommen, als das Bellen des feindlichen Maschinengewehrs metallisch zu ihm herüberklang und als ein Schlag gegen seine Backe, der von einem Streifschuß herrührte, ihn aufschreckte.

Da hatte er das Gefühl, daß sein eigener Motor ihn auslache. Aus dessen Takt hörte er nur immer wieder die Worte heraus: „Laurig gewesen, laurig gewesen." Als er auf dem Flugplatz gelandet war, zog er sich auf seine Stube zurück, war stundenlang für niemand zu sprechen. Dann aber hatte er sich zu einem Entschluß durchgerungen, den jeder Soldat einmal fassen muß, wenn er das Soldatentum in seiner ganzen Tiefe und Bedeutung erfassen will: Soldat sein, heißt an den Feind denken und an den Sieg, sich selbst darüber aber vergessen. Es ist durchaus möglich, daß, wie Udet sagt, „die Grenzscheide zwischen dem Mann und dem Feigling schmal ist wie die Schneide eines Schwertes. Wer aber ein Mann unter Männern bleiben will, der muß im Augenblick der Entscheidung die Kraft haben, die Angst des Tieres in sich abzuwürgen, denn das Tier in uns will leben um jeden Preis. Wer ihm nachgibt, ist verloren für die Gemeinschaft der Männer, wo Ehre, Pflicht und der Glaube an das Vaterland gelten."

Und so wurde dann in jenen stillen Stunden, in denen Ernst Udet über sein Versagen bei der ersten Bewährungsprobe nachdachte, recht eigentlich der spätere Fliegerheld, der Sieger in 62 Luftkämpfen, der wagemutigste Kunstflieger aller Länder und Zeiten und zugleich der Generalluftzeugmeister geboren, der der ihm anvertrauten Truppe keine Maschine übergab, die er nicht zuvor auf Herz und Nieren s e l b e r ausprobiert hatte.

(Fortsetzung folgt)

EIN HELDENLEBEN:

Werner Mölders

Als im Jahre 1913 der Studienrat Mölders durch die rußigen Straßen der Kohlen- und Eisenstadt Gelsenkirchen zum Standesamt ging, um die Geburt seines Sohnes Werner anzuzeigen, da warf der erste Weltkrieg schon seine drohenden Schatten über das Reich. Als 28 Jahre später in einem Lazarett zu Breslau der Oberst Werner Mölders sein junges Leben aushauchte, da erfocht das Reich im zweiten Weltkrieg seine Siege.

Dazwischen lag ein Heldenleben.

Auf dem Feldflughafen eines Jagdgeschwaders. Man sieht den erfolgreichen Jagdflieger Oberst Mölders inmitten seiner sieggewohnten Piloten



Die Absicht der Vorsehung, die scheinbar so sinnlos dem Leben des nie besiegten Jagdfliegers ein Ende setzte, als er als Fluggast aus dem Osten heimwärts flog, vermöchten wir nicht zu begreifen, wenn wir uns nicht sagten, daß sie ihn uns im Glanz seiner Jugend und auf der Höhe seines Ruhmes nahm, weil er so für immer im Gedächtnis und im Herzen unseres Volkes weiterleben soll: jung und strahlend, eine leuchtende Siegfriedgestalt. Der lebende Mölders, der erfolgreichste Jagdflieger der Erde, der einzige Träger der höchsten deutschen Kriegsauszeichnung, des Eichenlaubes mit Schwertern und Brillanten, wurde uns genommen. Dafür aber wurde uns ein verewigtes Vorbild gegeben, ein Fanal im Freiheitskampf. Stürmischer schlagen unsere Herzen, wenn sein Name fällt.

„Dem größten Helden", stand auf dem Kranz, den Hermann Göring am Sarg niederlegte. Das Leben dieses größten Helden wollen wir uns für immer einprägen, wie ein heroisches Epos soll es uns zum unverlierbaren Besitz werden.

Als Werner Mölders zwei Jahre alt war, fiel sein Vater an der Front. Mit ihren vier Kindern siedelte die Mutter nach Brandenburg an der Havel über, brachte sie und sich durch. Werner besuchte das Gymnasium bis zur Reifeprüfung. Die schönsten Erlebnisse während der Schulzeit waren die Ferienbesuche auf dem Gut seines Onkels, eines vortrefflichen Jägers, der in dem Jungen früh die Jagdleidenschaft weckte. Als Jäger der Luft sollte er einst Weltruhm erringen . . .

Soldat wollte Mölders werden. 1931, nach dem Abitur, wurde er Soldat im Hunderttausendmannheer. In Allenstein in Ostpreußen wurde er ausgebildet. Danach war er als Gefreiter in Rastenburg selbst Ausbilder. Im Frühjahr 1932 wurde er zum Fahnenjunker-Unteroffizier ernannt und nach Allenstein versetzt. Im Oktober 1932 ging er auf die Kriegsschule Dresden, und dort erlebte er den Tag der Machtergreifung. Der Tag, an dem seine Fliegerlaufbahn beginnen sollte, war nicht mehr fern.

Auf der Pionierschule in München, wohin Mölders von Dresden aus ging, meldete er sich auf eine Frage des Kommandeurs der Schule zum Fliegerlernen. Die ärztliche Untersuchungskommission fällte das Urteil: „Untauglich!" „Bleich und übelriechend", so erzählte Mölders selber, verließ er die Prüfungsgeräte. Aber er gab nicht klein bei. Er setzte eine zweite Untersuchung durch. Diesmal hieß es wenigstens: „Bedingt tauglich." Er ging zur Verkehrsfliegerschule in Cottbus, und bei den ersten Flügen streikte der Magen, er bekam Kopfschmerzen und litt an Schwindel. Mölders gab nicht nach. Er bestand die Prüfung, und von da an kamen die Beschwerden nicht wieder.

Im März 1935 wurde Mölders in die Luftwaffe übernommen, die Hermann Göring neu geschaffen hatte. Zuerst tat er als Kampfflieger Dienst, und später half er bei der Aufstellung einer Stukagruppe. Im März 1936 wurde er mit sechs Arados 65 zu einer Übung befohlen. Die „Übung", das war die Besetzung der bis dahin entmilitarisierten Rheinlandzone. Mölders und seine Staffel landeten in Düsseldorf. Der Weg des Reiches nach oben hatte begonnen, und der junge Flieger machte den Weg mit. In Werl in Westfalen bildete in der Folgezeit Mölders Jagdflieger aus. Mit welchem Erfolg, lehren die Namen der Schüler, von denen die meisten schon das Ritterkreuz tragen. Unter ihnen sind Wick, Oesau und Hahn. 1937 meldet Mölders sich freiwillig für das Spanien Francos. Er übernimmt die Staffel des damaligen Oberleutnants Galland, die mit Heinkel-He 51-Einsitzern feindliche Stellungen mit Bomben und Maschinengewehrfeuer angreift. Im Juli 1938 wird die alte He durch die Me 109 ersetzt, und die Staffel fliegt Jagd.

Beim ersten Luftkampf ist der Oberleutnant und Staffelkapitän Werner Mölders sehr nervös. Er schießt viel zu früh. Der Feind ist in der Übermacht — 45 Curtiß-Maschinen stehen gegen sechs Mes. Nach einer ziemlichen Kurbelei hat Mölders endlich eine Curtiß im Visier. Mit starker Rauchfahne montiert sie ab.

Das war der erste Abschuß. Dreizehn weitere in Spanien kommen hinzu. Dreieinhalb Monate Kämpfe gegen Curtisse, Martinbomber und Ratas, bis Hauptmann Mölders' Zeit Anfang Dezember 1938 abläuft und er mit der höchsten Auszeichnung des spanischen Krieges, dem Spanienkreuz in Diamanten, nach Deutschland zurückkehrt. Er ist der erfolgreichste Jagdflieger der Legion Condor.

Im Jahre 1939 zeigt es sich immer deutlicher, daß die Feinde des Reiches es auf eine bewaffnete Auseinandersetzung ankommen lassen und Deutschland zum Kriege zwingen wollen. Die deutsche Wehrmacht ist auf dem Posten, die Luftwaffe ist für alle Fälle bereit. Mölders bildet in Wiesbaden eine Jagdstaffel aus.

Der Krieg beginnt. Der Feldzug in Polen wird in achtzehn Tagen siegreich beendet. Mölders liegt während dieser Zeit, enttäuscht genug, hinter dem Westwall.

Die Zeit des Abwartens ist am 10. Mai 1940 vorbei. Kein Monat vergeht, und Mölders hat schon 25 Luftsiege im Westen errungen. Aber während dieser Zeit zeigt es sich, daß er nicht nur ein hervorragender Jagdflieger ist, sondern ein ebenso hervorragender Kommandeur seiner Gruppe. Während der Feindflüge vergißt er nie, an seine Kameraden zu denken und ihnen praktischen Unterricht zu erteilen.

„Wer hat heute noch keinen?" fragt er durch Funkspruch. Antwort:

„Oberleutnant R."

Der Kommandeur: „Sehen Sie die einzelne Morane voraus?" R.: „Jawohl, Herr Hauptmann!"

Mölders: „Greifen Sie an — halt! — nicht zu früh schießen! — schön aufsitzen lassen!"

Und Oberleutnant R. schießt die Morane ab. So manchen ersten Abschuß seiner Kameraden leitet er mit kühler Überlegung.

Am 5. Juni 1940, am gleichen Tage, an dem Oberleutnant R. die Morane abschoß, wird Mölders selbst abgeschossen. Auf dem Rückflug von Amiens kommt es zum Kampf mit sechs Moranes. Mölders' Maschine bekommt schwere Treffer. Sie stürzt senkrecht nach unten. Mölders springt aus 800 Meter Höhe ab. 60 Kilometer hinter der Front landet er mit dem Fallschirm. Soldaten und Bauern, die den Aufschlag der Me beobachtet haben, nehmen Mölders gefangen. Die Gefangenschaft ist aber nur kurz. In einem nie gesehenen Siegesmarsch nimmt der deutsche Infanterist Frankreich unter seine Stiefel. Frankreich liegt am Boden. Schon am 30. Juli kann Mölders nach Paris fliegen.

An der Kanalküste übernimmt Werner Mölders die Führung eines Jagdgeschwaders. Sieg folgt auf Sieg. Der 40., der 50., der 72. . . . Zum Sieg kommt der Ruhm: das Ritterkreuz, das Eichenlaub, das Eichenlaub mit Schwertern. . . Er wird zum Major ernannt, zum Oberstleutnant. . . Im Kampf gegen die Sowjets kann sein Geschwader schon am 12. Juli 1941 1200 Luftsiege buchen, und Mölders selbst, inzwischen zum Oberst befördert und Träger der höchsten deutschen Tapferkeitsauszeichnung geworden, erhöht seine Abschußzahl auf 101. Mit den spanischen Siegen zusammen sind es 115.

Während die sterbliche Hülle des Obersten und Inspekteurs der Jagdflieger Werner Mölders in der Ehrenhalle des Reichsluftfahrtministeriums zu Berlin aufgebahrt ist, trafen sich die führenden Staatsmänner des europäischen Kontinents in der Reichshauptstadt und fassen unter Deutschlands Führung die Entschlüsse, die unserem Erdteil den Weg in seine bessere Zukunft weisen, für die auch Werner Mölders gelebt und gekämpft hat.

„Ein Volk, das solche Helden hat, ist zum Siegen bestimmt!"

Das war einer der unvergeßlichen Sätze, die der Reichsmarschall am Sarg Werner Mölders sprach. *F. Holthaus*

Reichsjugendführer AXMANN von seiner schweren Verwundung genesen

Reichsjugendführer Axmann nahm am 5. Dezember im Rahmen einer Dienstbesprechung der Gebietsführer seinen Dienst nach wiederhergestellter Gesundheit wieder auf. Der Reichsjugendführer, der schon im Westen an zahlreichen Spähtruppunternehmungen zwischen Westwall und Maginotlinie teilgenommen hatte, ist zu Beginn des Feldzuges im Osten an der Spitze seines Zuges im Kampf auf bolschewistische Bunker schwer verwundet worden



Mit phrasenloser Selbstverständlichkeit hat das Führerkorps der Hitler-Jugend seit dem Beginn des deutschen Schicksalskampfes am 1. September 1939 seinen soldatischen Einsatz an der Front übernommen. In dem felsenfesten Glauben an die Gerechtigkeit der deutschen Sache hat es sein Leben und sein Sterben der Unversehrtheit des Reiches Adolf Hitlers geweiht. Wir haben Abschied nehmen müssen von vielen guten Kameraden, viele besuchten wir an ihren Lagern im Lazarett. Und vor der selbstverständlichen Pflichterfüllung spürten wir stärker als je unsere Schuldigkeit: nach besten Kräften dienen und arbeiten zu müssen. Dadurch erfüllt sich unser junges Leben mit stolzem Ernst, weil wir wissen: Kein Dienst, kein Verzicht auf kleine Freuden kann so groß sein, daß uns nicht immer noch eine Dankesschuld an unsere Kameraden an den Fronten bliebe, die abzutragen uns im täglichen Bewähren die höchste und größte Freude sein muß.

DER OSTEN – eine Aufgabe der Jugend

Es war auf einer meiner Reisen in den deutschen Osten, im Zuge von Posen nach Wreschen. Zwei Hitlerjungen aus Berlin, dreizehn bis vierzehn Jahre alt, saßen mir gegenüber und unterhielten sich lebhaft über eine Fahrt, die sie vor kurzem in das alte deutsche Ordensland Danzig-Westpreußen geführt hatte. Seine Burgen, vor allem die Marienburg, mußte großen Eindruck auf sie gemacht haben. Nun tauschten sie Erinnerungen aus, sprachen begeistert über Danzig und das Erlebnis der Ostsee bei Zoppot und frischten Schulkenntnisse von der Geschichte des Ordens und der Hanse auf...

Einer von ihnen blickte plötzlich aus dem Fenster des Abteils und meinte: „Hier ist es aber nicht so schön wie dort. Oder möchtest du hier wohnen?"

„Warum nicht? Ich will doch Bauer werden — und hier gibt es jetzt wieder Land dafür. Jedenfalls sagt das mein Vater!"

„Aber du bist doch kein Bauernsohn, und dazu gehört doch auch Geld, viel Geld sogar!"

„Meinst du? Vielleicht kann man es sich erarbeiten oder der Staat hilft irgendwie."

„Schön, aber du hast doch keine Ahnung von der Landwirtschaft!"

„Dann lerne ich es eben. Mein Vater war auch Landarbeiter, bevor er in die Fabrik ging. Er weiß sehr viel davon."

„Nee, Landarbeiter möchte ich nicht werden. Ich studiere Tierarzt und ziehe dann in dein Dorf im Osten. Aber nur, wenn's schön ist und mir gefällt. Sonst mußt du deine Rüben alleine bauen!"

Nun lachten beide — und ich mit.

„Warum gefällt es dir hier nicht?" wandte ich mich dem einen Jungen zu.

„Oach!" meinte er, „das ist ja alles so weit und öde. Kaum Wald und dann die häßlichen Dörfer und schlechten Häuser..."

„Dann bauen wir eben neue Dörfer und Häuser", rief der andere.

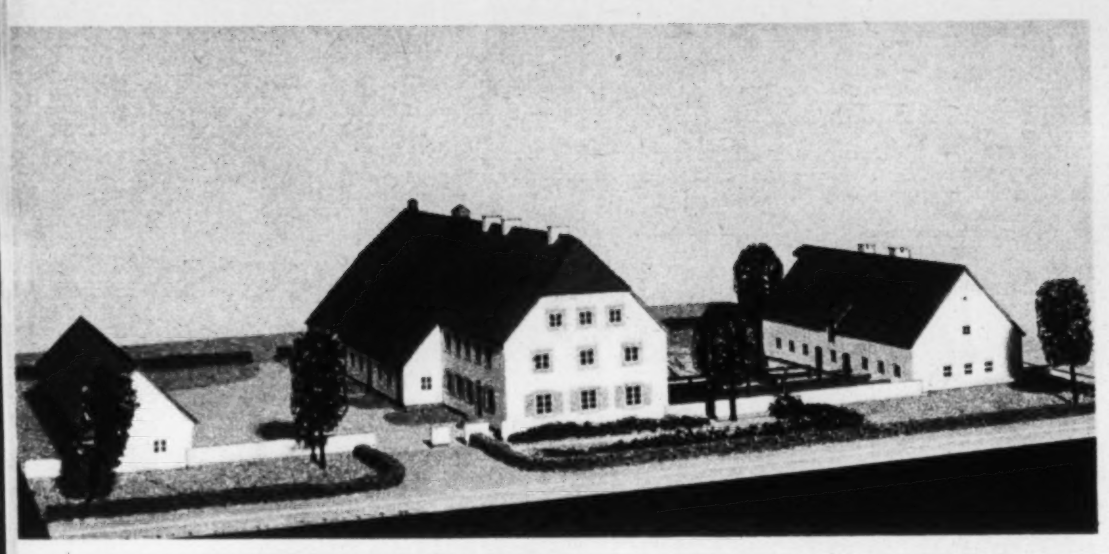
„Jawoll", stimmte ich zu und holte aus meiner Aktenmappe ein paar Bilder heraus (von denen ihr hier zwei seht!). „Z. B. solche Dörfer und solche Höfe. Na, gefallen die dir auch nicht?"

„Doch", nickten beide. Und der zukünftige Tierarzt erklärte: „Ja, da möchte ich auch wohnen!"

Nun begann ich, ihnen einiges vom großen Aufbauwerk im Osten, von der Neugestaltung der nach der Zerschlagung Polens wiedergewonnenen deutschen Siedlungsräume zu erzählen.

„Seht, dieser alte deutsche Volks- und Kulturboden gibt uns endlich wieder Land für unsere Bauernsöhne und für alle, die aus den Städten zum Dorf, zu einem eigenen Stück Grund und Boden zurückfinden wollen. Der deutsche Osten ist gar nicht so eintönig, wie ihn sich mancher vorstellt. Er reicht von der See und dem schönen Ordensland, das ihr ja kennenlerntet, bis zum Gebirge, den Beskiden Ostoberschlesiens. In der Mitte liegt eine weite, herbe Landschaft, durch die Warthe und Weichsel ziehen. Auch sie hat viele stille und eigenartige Schönheiten. Aber im großen und ganzen will sie uns doch nicht als die rechte Heimat für deutsche Menschen erscheinen. Noch ist sie es nicht, Jungens — aber es liegt nur an uns, sie dazu zu machen. Besonders auch an euch!

Wenn ihr heute durch diese Gebiete wandert, findet ihr neben erster, großer Aufbauarbeit, zu der sich viele fleißige Hände regen, noch die Spuren polnischer Wirtschaft. Die unschönen Dörfer und die verwahrlosten Höfe



Neue Höfe im deutschen Osten: Bauernhof in Größe einer Doppelhufe für Niederungsgebiet. — Bild rechts: 24-ha-Hof für Niederungen, gegliederter Typ



lassen sich nicht von heute auf morgen grundlegend umgestalten. Aber ihr seht überall, daß ein neues Leben begann. Die altansässigen Deutschen, unsere umgesiedelten Volksgenossen, die hier eine neue Heimat fanden, und Reichsdeutsche vereinen sich zu neuem Werk. Aber erst wenn der Krieg beendet ist, werden wir mit der umfassenden und völligen Neugestaltung beginnen, die dann im Zuge einer lückenlosen deutschen Besiedlung erfolgen wird. An erster Stelle wird dabei der heimgekehrte Frontsoldat und der kommende Siedler aus euren jungen Reihen mitwirken..."

„Dann will ich auch Bauer werden, wenn ich es kann!"

„Du und mit dir viele Jungen können das, wenn ihr das Zeug dazu habt. Nur darf keiner glauben, daß es leicht ist und man sich in ein gemachtes Bett legen kann. Wir brauchen ja gerade hier ganze Kerle, rechte Pioniere — vor allem auch auf dem flachen Lande, das man in der Vergangenheit so arg vernachlässigt hat!"

„Dann werden also wirklich viele ganz neue Dörfer und Höfe gebaut?"

„Ja, und noch viel mehr. Neue Städte, neue Straßen, neue Wasserwege! Wir wollen auch ein gut Teil Land aufforsten und die schönen Wälder schaffen, die dein Kamerad vermißt. Alles soll um- und neugestaltet werden. Durch unseren planenden, schöpferischen Geist und durch unserer Hände Arbeit soll überhaupt eine ganz neue Landschaft, ein neuer deutscher Osten entstehen, der in allem und jedem vorbildlich ist!"

„Es dauert gewiß sehr lange, bis wir so weit sind!"

„Gewiß, das ist eine Arbeit für Jahrzehnte! Doch ist es nicht wunderbar, daß wir nun wieder dank dem Werke des Führers eine große geschichtliche Aufgabe im Osten zu erfüllen haben? Solche Aufgaben, bei denen man als Kämpfer und Pionier dabei sein kann, sind doch gerade für euch, die Jugend, das rechte Bewährungsfeld. Früher, als wir ein Volk ohne Raum waren — und das waren wir viele Jahrhunderte hindurch —, mußten oft die tatenfrohen jungen Menschen unseres Volkes aus der Enge der Heimat herauswandern und in fremden Ländern neuen Arbeits- und Lebensraum suchen. Überall in der Welt leisteten so Deutsche stolze Pionierarbeit. Aber viel wertvolles deutsches Blut ist dabei versickert und unserm Volkstum verlorengegangen. Nun ist darin eine große Wende eingetreten. Mehr als eine halbe Million Nachfahren dieser einstigen Auswanderer sind durch Umsiedlungen heimgeholt und können nun auf deutscher Erde leben und ihrem Volke dienen. Auch du kannst nun Bauer im Osten werden! Bis du das geworden bist, wird das Land zwischen Warthe und Weichsel schon ganz anders aussehen!"

Sie betrachteten aufmerksam die Photos und fragten:

„So sollen also die künftigen Dörfer und Höfe gebaut werden?"

„Natürlich nicht alle! Das sind nur erste Pläne, und wir wollen doch auch nicht Dörfer und Höfe nach einem Schema F bauen. Sie werden sich in die gegebene Landschaft und ihre Neugestaltung gut einfügen. So wird das Dorf an der Weichsel selbstverständlich anders ausschauen als eins im Flachland oder gar in den Beskiden. Das gilt auch für die Höfe, die schön und zweckmäßig zugleich sein sollen. Wir werden dabei auch die stammliche Eigenart der Siedler berücksichtigen und andererseits die modernsten technischen Mittel einsetzen, um den Bauern und die Bäuerin bei ihrer schweren Arbeit zu entlasten und die Arbeitsleistung zu erhöhen."

„Gibt es in den neuen Dörfern auch ein Hitler-Jugend-Heim?"

„Das versteht sich von selbst! Überhaupt bilden die Gemeinschaftseinrichtungen, wie Parteihaus, Schule, anheimelnde Gaststätte und gemeinschaftliche Wirtschaftsgebäude den Dorfkern und -mittelpunkt. Sie gruppieren sich um einen für ernste wie für frohe Feierstunden bestimmten Dorfplatz und werden überragt von einem Glockenturm. An landschaftlich geeigneten Stellen sollen auch Sportplätze, Schießplätze und Freibäder geschaffen werden."

Man sah es den beiden an, daß sie mit regem Interesse zuhörten. Sie schwiegen längere Zeit. Dann aber kam eine Frage nach der anderen: „Werden die neuen Dörfer sehr groß sein?" — „Wie groß ist ein neuer Bauernhof?" — „Kann jeder, auch wenn er nicht viel Geld hat, aber gern Bauer werden möchte, einen Hof erhalten?" — „Wie wird man Siedler?" — „Gibt es in jedem Dorf dann ein Kino?" — „Werden auch für Tierärzte Häuser gebaut?"

Da mußte ich nochmals weit ausholen: „Seht, alle diese Fragen sind nur zu beantworten, wenn wir sie innerhalb der größeren Aufgaben betrachten. Da wir erstmalig in der Geschichte alle Möglichkeiten haben, um dieses uralte deutsche Land ganz neu zu gestalten und unserem Volk und Reich für immer zu sichern, müssen wir natürlich nach einer großen Planung und auf weite Sicht ans Werk gehen. Nicht dem gehört ja ein Land, dessen Fahne darüber weht, und der es von

der Städten als Macht- und Kulturzentren aus beherrscht, sondern allein dem ist es wirklich zu eigen, dessen Menschen seine Erde bebauen und mit ihr fest verwurzelt sind. Das bedeutet: Lückenlose deutsche Besiedlung und ein starkes gesundes Bauerntum. Um dieses zu schaffen, müssen wir den ganzen Raum neu ordnen und den Boden so aufteilen und nützen, daß er voll im Dienst der Festigung unseres Volkstums steht. Nur wenn viele starke und kinderreiche Bauerngeschlechter das Land tragen, ist ein wirkliches Bollwerk unseres Volkstums vorhanden.

Solche Bauerngeschlechter können nicht auf Zwerg- und Elendswirtschaften entstehen und gedeihen. Die Bauernfamilie braucht ausreichenden Raum zum Schaffen und zu ihrer Entwicklung. Darum wird keiner der neuen Höfe unter hundert Morgen groß sein. Denn der Bauer des deutschen Ostens soll und wird genau so wie jeder andere Volksgenosse einen Arbeitsertrag und die Zeit haben, um am sozialen, kulturellen und wirtschaftlichen Aufbau mit anderen Bereichen der Volksgemeinschaft voll teilzuhaben.

Von dieser gesunden Bodenordnung her kommen wir auch auf die Frage, wie groß die Dörfer sein sollen und etwas vormachen, etwas geben kann. So haben z. B. städtische Bauten, die allzu oft auf dem flachen Lande kopiert wurden, in einem Dorf ebensowenig Platz wie eine Bauernküche in der Großstadt. Das ist unecht und in sich widersinnig, das ist künstlich und nicht gewachsen.

Das Bejahen eines starken Bauerntums kann man auch nicht aus romantischen Gefühlsduseleien begründen. Bauer zu sein, ist überhaupt keine romantische Angelegenheit, sondern ein sehr harter Beruf, zu dem viel Können gehört.

Um nun ein gesundes, artgemäßes, bäuerliches Leben entstehen zu lassen, zu entwickeln und zu pflegen, müssen wir im Osten zu einer ganz neuen Zuordnung des Dorfes zur Stadt und der Dörfer untereinander kommen. Unser Ziel kann dabei nur sein, daß sich dörfliches und städtisches Leben mit all ihren Werten und Gaben befruchten und beide im übergeordneten Dienst am Volk stehen.

Das bedeutet: Wir müssen jedem Dorf die dafür notwendigen Gemeinschaftseinrichtungen geben. Auch dem kleinsten, dessen Einwohnerzahl nicht unter 300 bis 400 liegen soll. Stellt euch nun vor, daß inmitten mehrerer solcher Einzeldörfer ein größeres Dorf liegt, das man zu Fuß in etwa einer halben Stunde erreichen kann und etwa 1000 Einwohner zählt. In diesem Hauptdorf wollen wir nun alle jene Gemeinschafts- und anderen Einrichtungen schaffen, die ein kleines Dorf auf Grund seiner kleineren Einwohnerzahl nicht trägt, — also eine größere Festhalle für größere Veranstaltungen, die nun die Menschen der ganzen Dorfgruppe besuchen. In dieser Festhalle könnte z. B. auch eine Bühne und eine Kinoanlage sein. Ferner wird dieses Hauptdorf auch jene Handwerkerstellen haben, die ein kleines Dorf sich nicht „leisten" kann, weil ja für die Existenz mancher Handwerker ein größerer Kundenkreis notwendig ist. Auch kann man nicht in jedem Einzeldorf eine Molkerei, eine Schlosserei oder eine Mühle errichten. Erst von diesem Hauptdorf aus, das dann selbstverständlich auch eine mehrklassige Schule, größere Sportanlagen usw. besitzt, mündet das dörfliche Leben über die Kleinstadt in das städtische..."

„Man könnte doch auch dann in solchem Hauptdorf Tierarzt sein? Das möchte ich gern, aber ein Stück Land und vielleicht eine Kuh, Hühner und so weiter müßte ich schon haben!"

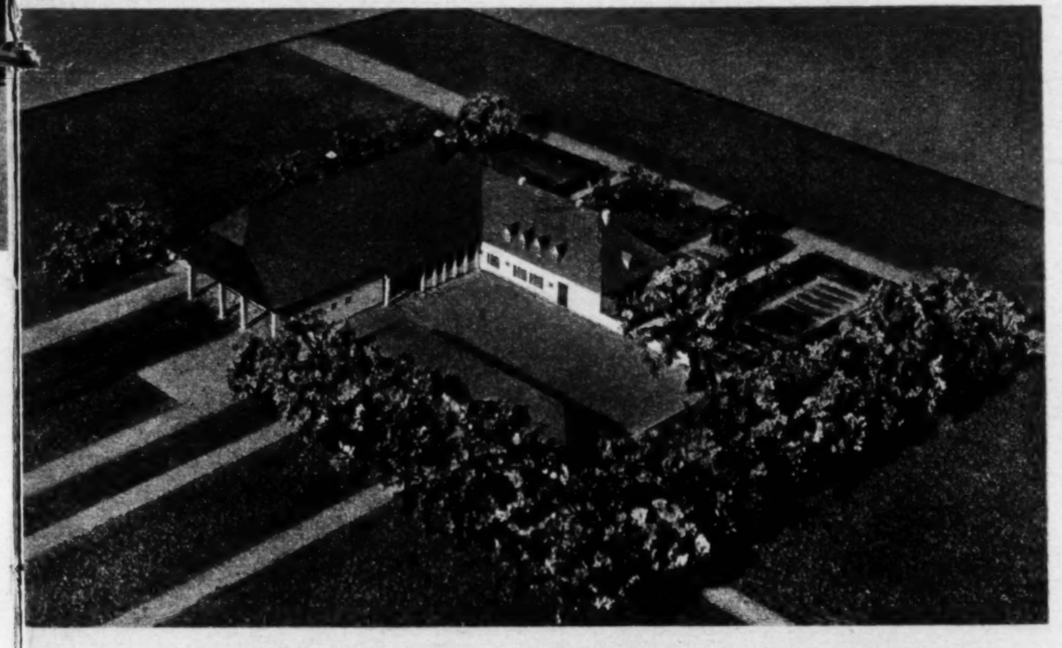
„Sieh an, nun willst du doch aufs Land, hm? Gewiß wird ein Hauptdorf auch einen Tierarzt benötigen, und wenn du tüchtig bist, wird gewiß auch dein Wunsch nach einer Landzulage zu erfüllen sein. Um so enger bist du dann mit dem Dorf verbunden. Und es ist ja unser Ziel, den deutschen Menschen dort fest mit dem Boden zu verwurzeln!"

„Und ich —? Kann ich als Arbeitersohn aus der Stadt auch Bauer werden?"

„Wenn du gesund, tüchtig und fleißig bist, gibt es schon einen Weg. Am fehlenden Geld wird die Erfüllung deines Wunsches nicht scheitern!"

Nun wollten sie, daß ich ihnen etwas darüber erzähle, wie man im Osten Wehrbauer wird.

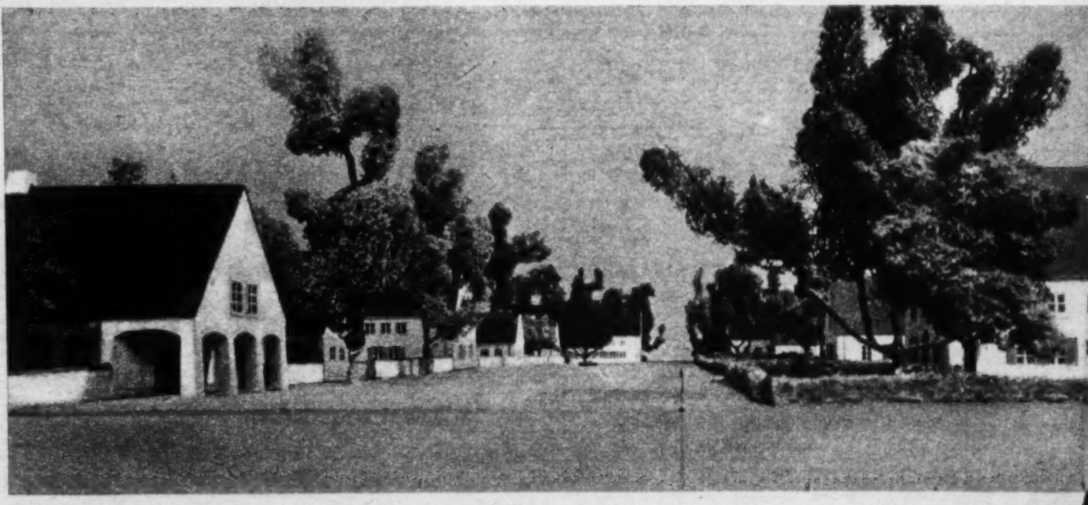
„Das kann ich nur in großen Zügen



Neue Höfe im deutschen Osten: Bauernhof in Hufengröße (Wohnhaus abgewinkelt). — Bild unten: Ausschnitt aus einer Hauptdorfstraße. Auf der linken Seite: Schmiede, 25-ha-Hof, Landarbeiterstelle, 50-ha-Hof. Auf der rechten Seite: 25-ha-Hof, Landarbeiterstelle, 25-ha-Hof

wie sie nun den Kleinstädten und größeren Städten zuzuordnen sind.

Ihr wißt, daß viele Dörfer im Reich noch sehr kulturfern sind. Dem ist nicht damit abzuhelfen, daß man z. B. ein Kino baut. Nein, wir haben hier viele schwere Sünden der Vergangenheit wiedergutzumachen. Es ist nicht so, daß das Gemeinschaftsleben des Dorfes der städtischen Kultur bedarf oder sich in deren Nachahmung erschöpfen soll. Nein, wenn es von echtem Bauerntum erfüllt und in die größeren Bezirke richtig eingeordnet ist, entwickelt es ein starkes eigenes kulturelles Leben. Gerade wir Städter müssen uns von dem dummen und überheblichen Standpunkt lösen, daß die Stadt dem Dorfe in jeder Hinsicht



tun!" mußte ich antworten. „Denn an den Einzelheiten arbeiten wir noch. Zunächst einmal müssen wir dabei von alten Begriffen, die noch in unseren Köpfen spuken, endgültig Abschied nehmen. Wenn ein Bauernsohn den Hof seines Vaters übernimmt, hat er meistens eine lange und harte Lehrzeit hinter sich. Es sind gewiß die besten Bauern, die von ihren Söhnen fordern, daß sie die Landwirtschaft — oft auf anderen Höfen — gründlich erlernen! Der moderne Bauer braucht auch viel Wissen, um das Beste aus seinem Betrieb zu machen. Es ist für uns ganz selbstverständlich, daß es beim Handwerk einen Lehrling, einen Gesellen und schließlich den Meister gibt. Da werdet ihr verstehen, daß wir von einem Bauern im deutschen Osten, der einst einen modernen, schönen und wertvollen Hof erhält, ebenso voraussetzen, daß er nach Lehr- und Gesellenjahren in seinem Fach zum Meister wurde. Also: Lernen, leisten und bewähren. Nur in dieser Haltung kann man den Weg zum Bauern im Osten beginnen.

Wir haben wieder Siedlungsboden, aber das ist ein kostbarer Besitz, den man nicht so mir nichts dir nichts verschenken oder zur Ausnutzung einem faulen Nichtskönner oder Konjunkturritter geben kann. Unser Volk schenkt dir aber die Möglichkeit, durch Leistung und Fleiß, durch Tatkraft und Einsatz einst ein Stück eigenen Grund und Boden zu bekommen. Auf dich allein kommt es an, diese große Chance recht zu nutzen!"

„Da habe ich keine Angst!"

„Warum solltest du auch! Als Hitlerjunge weißt du ja längst, was Dienst heißt. Denn mit Dienst, nämlich mit dem Landdienst, beginnt auch der Weg zum Bauern!"

„Also in einem Landdienstlager, gemeinsam mit vielen Kameraden?"

„Ja, mit etwa 20 bis 30 Jungens, um eine Zahl zu nennen. Wenn du die Volksschule hinter dir hast, wirst du in einer richtigen mehrjährigen Lehrzeit für den bäuerlichen Beruf ausgebildet. Für dich und jeden deiner Kameraden schließt man mit einem tüchtigen Bauern einen Lehrvertrag. Doch die Arbeit beim Bauern ist nur ein Teil der Ausbildung. Den anderen umschließt das Gemeinschaftsleben im Lager mit seiner politischen, charakterlichen und körperlichen Erziehung wie der weiteren fachlichen Ausbildung. Denn dein Landdienstführer ist selbstverständlich ein Mann, der auch auf landwirtschaftlichem Gebiet gründlich Bescheid weiß."

„Au weh, dann muß man auch Prüfungen machen?"

„Welcher Lehrling muß das nicht? Nach zwei Jahren kannst du beweisen, was du gelernt hast. Wenn du die Landarbeitsprüfung bestehst, erschließt sich dir eine Fülle neuer Möglichkeiten. Du kannst dich dann nämlich für landwirtschaftliche Spezialberufe weiter ausbilden."

„Fein, ich werde Pferdezüchter!"

„Das ist eine Möglichkeit. Mancher wird sich zum Landdienstführer ausbilden lassen, der andere nach weiterer Ausbildung auf die Landwirtschaftliche Hochschule gehen, um Diplomlandwirt zu werden, der dritte wird sich für den Beruf des Melkers oder Schäfers entscheiden, die ja auch Spezialwissen erfordern. Der vierte wird sagen: ‚Ich möchte vor allem später einen Hof haben und ein tüchtiger Bauer werden!'"

„Und Bauer und Pferdezüchter zugleich — das geht doch auch?!"

„Bei besonderer Eignung und besonderem Fleiß, gewiß. Darauf und auf die Leistung kommt es eben an!"

„Und dann erhält man einen Hof?"

„Nun, das wäre wohl reichlich früh. Zu einem Hof gehört eine Bäuerin, und mit achtzehn Jahren kannst du doch noch nicht heiraten! Um Wehrbauer zu werden, muß man auch mit der Wehr, also der Waffe, ebensogut wie mit dem Pflug umgehen können!"

„Ach, das hatte ich ganz vergessen. Natürlich will ich auch den Arbeitsdienst und meine Jahre Wehrdienst wie jeder Deutsche leisten. Und als künftiger Wehrbauer erst recht!"

„Siehst du! An die Lehrjahre schließt sich also die Ausbildung in Arbeitsdienst und Waffen-SS an. Und dann beginnt, wie in jedem Beruf solcher Art, natürlich die Gesellenzeit. Jetzt mußt du zeigen, ob du das Zeug zu einem Meister, also einem Bauern und Siedler, in dir hast, dem man gern einen Hof anvertrauen kann.

Im neuen Sinne wirst du also Landarbeiter sein. Hier liegt es wieder an deiner Tüchtigkeit. Es ist geplant, daß man dir für jedes Jahr, in dem du als ‚Bauerngeselle' tätig bist, einen deiner Leistung gemäßen Landanteil zuerkennt. In diesen Gesellenjahren wirst du auch auf Brautschau gehen müssen und ein Mädchen heiraten, das eine so gute Bäuerin sein wird, wie du selbst ein guter Bauer werden willst. Mit ihr zusammen — und ich hoffe mit reichem und gesundem Nachwuchs! — wirst du dann auf den schönen Bauernhof einziehen. Du wirst erfahren und reif genug sein, diesen Hof vorbildlich zu führen und dir und deiner Familie dann dort eine neue Heimat gründen, die für deine Kinder voller Kraft und Zukunft ist!"

„Und das ist alles schon ganz genau festgelegt? Ich meine, es gehört wirklich nicht viel Geld dazu?"

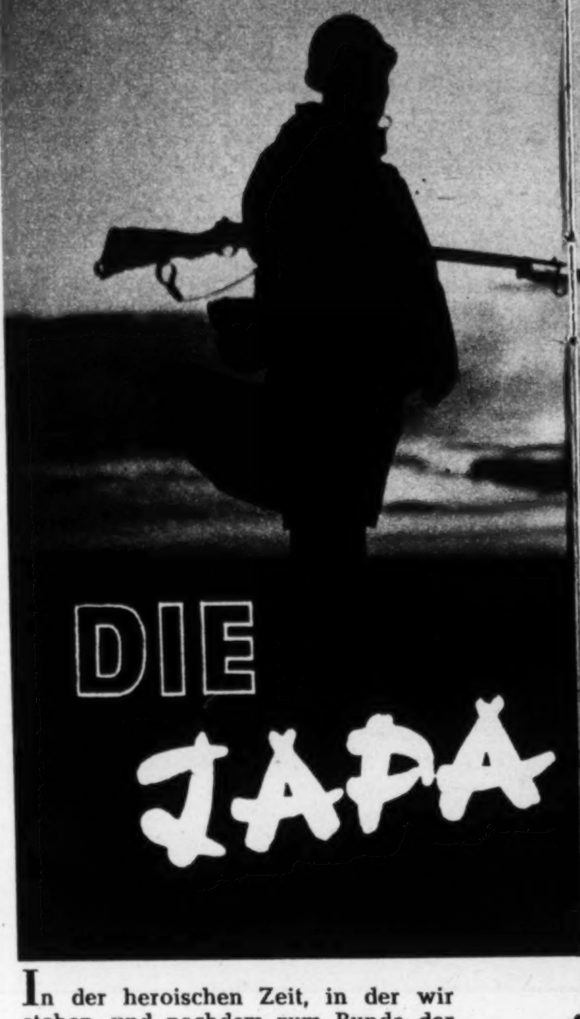
„Wie ich schon sagte, sind dies nur einige Grundzüge. Aber eins steht ganz fest: Wer etwas kann und sich bewährt, mag er nun Bauer oder Tierarzt werden wollen, dem erschließt der deutsche Osten einmalige Möglichkeiten. Darum ist er das Land der Jugend und das Land der Zukunft!"

Wir schauten wieder zum Fenster des Abteils hinaus....

Weit dehnte sich die Landschaft — wartend und fordernd. In den Augen der Jungen aber stand ein Leuchten, eine Sehnsucht und ein großer Tatendrang. Wie Träumer schauten sie beileibe nicht aus. Sie dachten beide dasselbe, man las es aus ihren Gesichtern.

„Ha, das wäre ja gelacht, wenn wir es nicht schaffen würden. Wir sind ja Hitlerjungen!"

Fritz Gerlach



In der heroischen Zeit, in der wir stehen, und nachdem zum Bunde der Achsenmächte das mehrtausendjährige Kaiserreich Japan in Ostasien getreten ist, dürfte es von Interesse sein, davon Kenntnis zu erhalten, unter welchen „Kriegsartikeln" die japanische Wehrmacht ihren Kriegsdienst am Vaterlande versieht und ihre militärischen Pflichten ihrem obersten Befehlshaber — dem Tenno — gegenüber erfüllt....

„Kriegsartikel" nennt man im deutschen wie in sämtlichen auswärtigen Heeren und Marinen die Niederschrift der obersten Grundsätze für das innere Rechtsleben des Heeres.

Hierzu zunächst einige erklärende Worte über den Ursprung der „Kriegsartikel". Als s. Z. die Lehnsheere durch die Söldnerheere ersetzt wurden, ergab sich das Bedürfnis, die bisher auf der „Lehnstreue" begründeten rechtlichen Beziehungen zwischen dem Kriegsherrn und dem Krieger auf einer anderen Grundlage zu regeln. — Unter Anlehnung an bereits früher erlassene „Feldzugs"- und „Wagenburgordnungen" und unter Ausbau des von den Söldnern zu leistenden Eides entwickelten sich daher seit dem Ausgang des 15. und dem Anfang des 16. Jahrhunderts die sogenannten „Artikelsbriefe", wobei diese aber nicht etwa nur Strafandrohungen und Vorschriften über die Heereszucht, sondern auch dienstliche Anordnungen über Rechte, Pflichten und Rechtsbräuche im Heere sowie auch über die Eidespflicht, Bewaffnung usw. enthielten. Die „Kriegsartikel" stellten also eine allgemeine und vor allem von jedermann leicht faßbare Pflichtenlehre für den Soldaten dar, die in den meisten Heeren,

Bild links: **Japanischer Wachtposten bei Sonnenuntergang**



Japanische Marine-Akademie. Drei tiefe Verbeugungen leiten das Tagewerk jeden Morgen ein: eine vor Gott an dem kleinen Shinto-Schrein (im Hintergrund), eine zweite in Richtung des Kaiserhauses in Tokio und die dritte in Richtung Heimat, wo Vater und Mutter wohnen. Jede Verbeugung ist ein Gebet ein Eid und ein Ausdruck von Liebe und Verehrung. Das ist der Geist der jap. Marine

...NISCHEN KRIEGSARTIKEL

im großen und ganzen gesehen, die gleiche war....

Ähnlich nun verhält es sich auch mit den japanischen Kriegsartikeln, von denen jetzt hier die Rede sein soll und von deren ungefährem Kern wir zuerst nach der Erschließung des Landes in der Mitte des vorigen Jahrhunderts Kenntnis erhielten.

Mit geringfügigen Änderungen sind diese Kriegsartikel noch dieselben wie früher geblieben — nur sind sie inzwischen in moderne Formen gegossen und jeweils bei den Thronbesteigungen neuer Kaiser von diesen etwas gekürzt, erweitert oder verbessert worden. — Diese „Form" aber gerade ist es, die uns, die wir in knappster Art und Weise dem Soldaten seinen Pflichtenkreis zur Kenntnis bringen, in mancher Hinsicht fremd anmutet, klingen die japanischen Artikel doch mehr wie eine Art höflicher und erklärender Vereinbarung zwischen zwei Parteien — dem Mikado als dem obersten Kriegsherrn — und seinen Soldaten. Hierbei sei zunächst noch darauf aufmerksam gemacht, daß das Verhältnis eines jeden Japaners zu seinem Kaiser ein ganz anderes ist, als die Europäer ein solches zu ihren Fürsten kannten bzw. kennen. Für den Japaner ist der Mikado von göttlicher Herkunft, und in diesem Glauben an die Göttlichkeit seines Herrschers nimmt der Soldat die mehr beratenden, teilweise beinahe philosophisch anmutenden Kriegsartikel, denen er unterstellt ist, als Ausfluß bestgemeinten göttlichen Willens in sich auf.

Fünf „Pflichten" — „Kriegsartikel", wie wir es nennen — sind es, denen nach folgenden Eingangsworten des Mikados der japanische Soldat und Seemann nachzukommen hat:

„Soldaten, Seeleute! — Wir, der Mikado, sind euer Oberster Befehlshaber! —

Unsere Beziehungen zueinander können die innigsten werden, wenn Wir unbedingt auf euch vertrauen dürfen und ihr Uns stets als euer Haupt ansehen wollet. Ob Wir in der Lage sein werden, stets Unser Land durch alle Zeiten vor Einfall zu schützen und Uns somit der Belohnung des Himmels und Unserer Ahnen würdig zu erweisen — dies alles hängt zumeist von der Beachtung eurer Pflichten als Soldaten und Seeleute ab. Wenn Japans Ruhm leuchten wird, so werdet ihr mit Uns des Reiches Ehre teilen — wird die Macht des Reiches beeinträchtigt, so teilt ihr mit Uns auch den Schmerz.

Folgt ihr den von Uns aufgezeichneten fünf Pflichten und seid ihr stets mit Uns in der Gesinnung, zum Nutzen des Reichs, dann wird unser Volk auf ewig groß sein und von aller Welt bewundert werden. — Viel erwarten Wir daher von euch, ihr Soldaten, und begrüßen euch mit Unserer Kaiserlichen Hochachtung..."



Japanische Truppen auf dem Vormarsch

Und nun die Pflichten:

1. „Gedenket, daß der Tod leichter ist als eine Feder — die Pflicht aber schwerer als ein Berg! — Doch wer könnte ein geborener Japaner sein und diesem herrlichen Reich nicht loyal gegenüberstehen? Alle soldatische Tapferkeit gilt nichts, wenn nicht der Geist der Loyalität aus ihr spricht. Und eine Truppe, der dieser Geist fehlt, ist eher gefährlich als nützlich für das Reich. Sündigt ihr gegen diesen Geist, der uns alle zusammen bindet, euren Kaiser und euch, so werden wir Unglück über unser Land bringen und sämtlich unsere Ahnen entehren.

2. Soldaten und Seeleute müssen bescheiden sein!

Ihr alle seid in Grade eingeteilt, vom General oder Admiral hinunter bis zum Letzten unter euch. Auch im gleichen Rang aber gibt es noch Unterschiede, nämlich dem Alter nach, ferner an Kenntnis und an Ehrenhaftigkeit. Unterschiede, die unbedingt der Jüngere respektieren muß. Die Befehle der Vorgesetzten aber und auch der Älteren im gleichen Rang müßt ihr so auffassen, als kämen solche von Uns selbst! Anderenfalls aber sollen die Älteren nicht ihre Macht mißbrauchen, roh oder dünkelhaft gegen die Jüngeren sein oder vorgehen. — Der Offizier vor allem, der sich selbst nicht in seinen Soldaten zu ehren versteht, der taugt nicht zu Unserem Stellvertreter im Heer und gegenüber euch, Soldaten.



Unterricht über den Bau eines Unterseebootes

3. Ihr alle müßt tapfer sein, Soldaten und Seeleute!

Seit den ältesten Zeiten wird die Tapferkeit in Unserem Reich als die höchste Tugend gepriesen. Und wie gerade könntet ihr, Soldaten, deren Aufgabe es ist, im Falle der Gefahr für Uns und Unser Volk dem Feinde die Stirn zu bieten, auch nur einen Augenblick vielleicht diese Tugend vergessen! — „Gewalttat" aber ist nicht Tapferkeit — der Soldat muß hier fein unterscheiden können, was Recht und was Unrecht ist und jede Handlung daher vorher genau überlegen. — Wobei Wir es z. B. als höchst tapfer ansehen, wenn ein jeder stets zu seinem Worte steht; und Wir ehren die, die immer ihr gegebenes Wort halten, mit Unserer Kaiserlichen Hochachtung von vornherein.

4. Soldaten und Seeleute müssen fleißig sein!

Denn ohne Fleiß verweichlicht der Mensch und wird selbstsüchtig, er wird leichtfertig — schließlich untauglich zum Dienst. Auch Loyalität und sogar gelegentliche Tapferkeit kann einen solchen Soldaten nicht mehr vor der Verachtung seiner Mitsoldaten und Mitbürger retten. Ihr würdet euch

Japanische Marine-Akademie. Im Speisesaal der japanischen Marine nehmen die Kadetten an langen Tafeln ihr Mahl ein

mit solchem Tun demnach in dauerndes Unglück stürzen, und zwischen euch und Uns gäbe es nichts mehr, das uns verbände.

5. Soldaten und Seeleute müssen stets ehrenhaft sein!

Ehre aber gebühret ohne weiteres denen, die zu jeder Zeit die voranstehenden Tugenden erfüllt haben, auch wenn sie niemand bemerkte und nur das eigene Ich davon weiß. Wen die Ehre nicht auszeichnet, dessen Taten aber sind vor dem Himmel nichts wert, seien sie scheinbar auch noch so hoch anzurechnen. — Die Ehre aber ist das Höchste, was Uns verbindet, euch und Unsere Kaiserliche Göttlichkeit, die Wir in euch leben und ihr in Uns, zum höchsten Ruhme des Reiches, zum Gedenken an unsere Ahnen — des einen, wie des anderen." — —

Wie tapfer der japanische Soldat und Seemann ist, das hat er schon oft genug bewiesen, und aus dem Geiste des Kriegertums heraus, der in diesem Volke sehr stark ausgeprägt ist, erneuert sich dessen Heldentum stets von selbst.

Hervorgehoben möge hierbei noch sein, daß Kaiser und Volk aber auch den geringsten Soldaten ehren, der sich besonders ausgezeichnet hat — durch Setzen von Denkmälern, Erklärung des Soldaten durch den Kaiser zum „Heiligen der Nationalehre", Errichtung von Wallfahrtsorten und Kultstätten, die die Asche oder die geborgenen Überreste eines besonders Tapferen ehren, der sein Leben in vorbildlicher Weise für sein Vaterland geopfert. — Erinnert sei hier nur an zwei Fälle eines derartigen Verhaltens.

Als vor einigen Monaten ein japanisches Bombenflugzeug notlanden mußte, wurde es von starken Feindkräften gesichtet. Weder ein Wiederaufstieg noch eine Flucht erwiesen sich als möglich. Von allen Seiten nahten die Chinesen dem Flugzeug, unter dessen bombenbeladenen Rumpf die japanische Besatzung sich zurückgezogen hatte. Führer, Funker, MG.-Schütze und Bordmonteur, sie alle trugen schwere Werkzeughämmer und warteten ab, bis die Chinesen unmittelbar an das Flugzeug herangekommen waren. Dann sausten mit hartem Schwung die vier Stahlhämmer gegen die entsicherten Zünder von vier Sprengbomben. Der ausbrechende Krater von Stahl und Feuer ließ im Umkreis von mehreren hundert Metern keinem einzigen das Leben...

Und der zweite Fall ist kurz der: Während der schweren Kämpfe um Aschapei (Schanghai) geriet ein japanischer Zivilkurier, der vom Hauptquartier ein wichtiges Schriftstück in die internationale Niederlassung zu bringen hatte, in einer abgelegenen Straße in einen Hinterhalt. Der Kurier flüchtete ohne Aussicht auf Rettung in das Innere eines Hauses, gewann dadurch einige Minuten Zeit, und in dieser Zeit verübte er, ohne irgendwie seine Kleider zu verletzen, Harakiri. Das Schriftstück aber verbarg er, sterbend, im Innern seines zerfetzten Leibes... Als die Verfolger in das Haus eingedrungen waren, fanden sie bei dem Toten nichts, was für sie interessant gewesen wäre — dies erst blieb bald darauf vorstoßenden japanischen Truppen vorbehalten, die die Leiche ihres Kameraden genauer untersuchten.

Und nun bewies der japanische Staat, wie er diesen männlichen Geist kriegerischer Selbstaufopferung zu ehren verstand. Das blutgetränkte Dokument wurde mit der Asche des Tapferen unter militärischen Ehren nach Japan übergeführt, in der Kaserne eines Garderegiments zu Tokio im Kultsaal, der gleichzeitig Fahnenhalle ist, ein Altar errichtet und auf diesem unter Glas das gerettete Schreiben niedergelegt. In schlichten Worten berichtet ein eingemeißelter Spruch von der Heldentat des Kuriers...

Und finden Neuvereidigungen statt, so werden die jungen Rekruten nach dieser Zeremonie zuerst an diese Stätte geführt und es wird ihnen gesagt:

„Dies hier ist von nun ab der einzige Ort, wo ihr noch weinen dürft..."

Major Schnarke

Motorisierte Werkstatt sichert Nachschub

Arbeit im Artilleriefeuer
Jagd auf Ersatzteile und Gänse

In der Feldschmiede werden unaufhörlich neue Federn aus bestem Stahl gehämmert

PK. Wie noch nie in einem Feldzug, so bedeutet der Nachschub im Osten tatsächlich „die Straße zum Siege". Großartig sind seine Leistungen, und unser Nachschub klappt so einzigartig, daß sämtliche Mißwollenden vor Staunen ihre naiv-dreckigen Unkenrufe vergessen. Wir werden siegen, weil deutsche Organisation das überaus schwierige Problem des Nachschubs in klarer Meisterschaft zur Lösung bringt und die endlos rollenden deutschen Kolonnen das sowjetische Straßenbild beherrschen.

In dieser großartig zum Klingen gebrachten Klaviatur ist die Einrichtung der Kw.-Werkstatt ein wichtiger Akkord. Als wir Hauptmann P. besuchen, den Führer einer derartigen motorisierten Werkstatt, kann er voll berechtigten Stolzes sein Werk zeigen. Immer lag seine Einheit in der ersten Linie und schaffte emsig in nicht endenwollender Arbeit am Siege mit. In schwerstem Artilleriebeschuß gingen die Monteure an die Arbeit, wie bei N. Dort konnte eine Sowjetbatterie wegen dauernden Stellungswechsels zunächst nicht gefaßt werden und streute ihre Brocken in die Gegend. Besonders unangenehm war es, daß das natürlich immerfort laufende und die Maschinen mit Strom speisende Aggregat jedes Heranpfeifen der Granaten übertönte. Im buchstäblich letzten Augenblick konnten sich die Männer erst in Deckung werfen. Doch mit leuchtenden Augen berichtet Hauptmann P., der selbst durch Splitter verwundet wurde, daß sie





Der Abschleppdienst der motorisierten Werkstatt bringt kranke Wagen zur schnellen heilenden Behandlung

auch an diesem Tage wieder 14 Fahrzeuge klar bekamen!
Noch nie hat sich dieser Lw.-Werkstattzug mit allgemein üblichen Kraftwagenreparaturen allein abgeben müssen, sondern er wurde allen Anforderungen gerecht, die in der ersten Linie an ihn gestellt wurden. Ob die Funkanlage eines Funkwagens nicht mehr recht wollte, oder ob es an Sprit mangelte — die motorisierte Werkstatt machte alles! Verbissen kämpfte sie mit am Endsieg. Kaum beachtet von der Öffentlichkeit, doch hoch geschätzt von ihren „Kunden". Ursprünglich nur ihrem Fliegerkorps zugeteilt, bedingte der Einsatz in vorderster Front, daß sie auch andere dringliche Arbeiten ausführte. Besonders die Federn aller Wagen litten, wurden müde und brachen. Da sprang der Werkstattzug helfend ein. Unermüdlich hämmerte ihr Schmied neue Federpakete aus bestem Stahl. Und alle invaliden Fahrzeuge kamen wieder ins Rollen.
Natürlich wurden auch die leicht erreichbaren Ersatzteile aus sowjetischen Beute-Lkws verwendet. Auf der Jagd nach diesen hatte Hauptmann P. manch heiteres und gefährliches Erlebnis. So z. B. bei S.
Die Stadt war eben erobert, da zog er auch schon mit seinem Suchkom-

In Schnee und Kälte arbeiten die Männer der motorisierten Werkstatt unermüdlich an den beschädigten Kraftwagen und tragen zum Gelingen des Nachschubs wesentlich mit bei

Etwas unbequem, aber rastlos arbeiten die Männer der motorisierten Werkstatt an dem Kraftfahrzeug



mando dort ein. Dieser „Späh"-Trupp in des Wortes einfachster Bedeutung fand tatsächlich allerhand brauchbares Material. Je mehr sie in östlicher Richtung aus der Stadt hinauszogen, desto mehr füllte sich auch ihr Wagen. Doch als sie befriedigt umkehren wollten, mußten sie etwas verdutzt erfahren, daß die Sowjets mit Panzern den Rand der Stadt wieder besetzt hielten, die Rückkehr also abgeschnitten war. Der Infanterie-Bataillonskommandeur, bei dem sie sich meldeten, sah zuerst etwas erstaunt auf die Luftwaffen-Uniformen. Doch dann freute er sich herzlich, fragte nach der Bewaffnung und lud den kleinen Trupp ein, die Stadt wieder mit zurückzuerobern. Das taten sie dann auch und erkämpften sich den Heimweg.

Bis auf den Küchenunteroffizier ging's glatt ab, der als alter Weltkriegsteilnehmer seinen Hauptmann gebeten hatte, auch mal mitmachen zu dürfen. Als der nämlich mitten im Kugelregen eine Gänseherde vorbeischnattern sah, sagte er nur: „Das gibt 'n gutes Mittag!" Dann machte er ungeachtet des Sirrens der feindlichen Geschosse Jagd auf diese appetitlichen Vögel und robbte schon beim erstenmal erfolgreich mit zwei Gänsen im Arm zurück. Im Laufe dieses Unternehmens brachte er tatsächlich 16 Stück ein. Ein Festessen für die Kameraden! — So sorgt die Küche für die Werkstatt, und die schwer arbeitenden Leute tun alles, um sich so vieler Liebe würdig zu erweisen.

„Bei den Angelsachsen würde man unsere Leistungen ‚wahre Rekorde' nennen", meint Hauptmann P., „doch schlicht sagen wir Deutschen: Wir tun unsere Pflicht." Der Anblick des weiten Platzes, gefüllt mit Fahrzeugen, bestätigt seine Worte in bestem Sinne. Überall ertönt das Hämmern der Schmiede, das Zischen der Schneidbrenner, das Fauchen der Schweißer, das Pochen der vielen und mannigfaltigen Werkzeuge . . ., und immer wieder kommt ein Kraftwagen ins Laufen. Ins Rollen, das hier im Osten das Leben bedeutet. Mehr sogar als das Leben — sondern auch den Sieg!

Kriegsberichter Carl Hagens

Begegnung mit meinem alten Bannführer

(PK) Wenigstens vier Jahre ist es her, seit ich ihn zum letztenmal gesehen hatte, meinen alten Bannführer. Damals waren wir noch mitten im Aufbau gewesen, arbeiteten an einer der schönsten Aufgaben, die man sich denken kann: der deutschen Jugend eine Lebensform zu geben, die unserer Weltanschauung entspricht, sie zu erziehen und zu fördern, damit aus ihr die Männer und Frauen erwachsen, die ein großdeutsches Volk im Herzen Europas zur Rechtfertigung seines Führungsanspruchs braucht. Das war also noch lange vor Beginn der großen Auseinandersetzung, die heute längst zu dem Befreiungskampf des europäischen Kontinents geworden ist.

Mein Bannführer hatte damals keine leichte Aufgabe. Nur wenige können sich einen Begriff davon machen, was es bedeutet, in einer Weltstadt Tausende von Jugendlichen zu führen, allen ihren Verschiedenheiten Rechnung zu tragen, die durch Elternhaus, Schulbildung und Beruf bedingt sind, und trotzdem ein einheitliches Ganzes daraus zusammenzuschweißen. Nein, leicht war es gewiß nicht; und gerade das mußte einen Mann reizen, der stets sein Bestes gibt, wenn ihm eine Aufgabe zugeteilt ist, von der er voll erfüllt wird. Mein Bannführer zeigte sich ihr gewachsen, seine Leistungen waren vorbildlich, und so war es auch kein Wunder, daß ihm bald neue, größere Aufgaben zugedacht wurden, die ihn in immer größere Verantwortungen hinaufführten.

So wurden wir getrennt, und die Verschiedenheit unserer Arbeitsgebiete brachte es mit sich, daß wir uns aus dem Auge verloren. Aber es kamen doch immer wieder Stunden, da ich an ihn zurückdachte und mich fragte, was er jetzt wohl treibe, es kamen Zeiten, in denen ich mir wünschte, wieder sein Mitarbeiter zu sein und ihm mit meinen Kräften helfen zu können, wo auch immer er angesetzt war. Dann kam der Krieg. Wer würde durch ihn nicht aus seinem alten Lebenskreis und seiner gewohnten Arbeit gerissen, wem brachte er nicht einen entscheidenden Einschnitt in sein persönliches Erleben und die Entwicklung? Fast alle mußten wir von unseren bisherigen Aufgaben Abschied nehmen, um einem höheren Zweck zu dienen. Wir gingen freiwillig und überließen Jüngeren das Erbe, das wir in guten Händen wußten. Und wer noch daheim bleiben mußte, anfangs, an den erging auch bald der große Ruf, dem er mit Freuden folgte. Mancher traf draußen diesen oder jenen Kameraden wieder, mancher verlor aber auch für immer die Verbindung mit einem guten Freund: in Polen und Norwegen, in Belgien und Holland, in Frankreich und auf dem Balkan, auf Kreta und schließlich in der Sowjetunion sind viele der Besten aus unseren Reihen gefallen. Ihr Tod war aber für uns alle nur ein neuer Ansporn und das Zeugnis dafür, daß dieser deutsche Freiheitskampf um Europa ihr Opfer wert ist.

Von West nach Ost, von Nord nach Süd wurden wir verschlagen, sahen immer neue Länder, fanden stets neue Kameraden und Kampfgenossen. Eine Selbstverständlichkeit für jeden von uns war es wohl, in den knappen Urlaubstagen auch der alten Dienststelle einen Besuch zu machen und sich nach dem Schicksal der Kameraden zu erkundigen. Da traf man hin und wieder auch einen der alten Mitarbeiter, der draußen seine Pflicht getan hatte und nun für eine Weile daheim helfend eingreifen mußte, bevor er wieder dem Vaterland als Soldat dienen durfte. Das waren wohl die reichsten und regsten Gedankenaustausche, die wir jemals kannten, ganz anders als früher, wenn man sich täglich begegnete und den kleinen Einzelheiten seine Aufmerksamkeit widmete. Jetzt reichte die Zeit nur für die großen Fragen, für die wichtigsten und zukunftsträchtigen Probleme. Und wir erkannten aneinander, daß wir auch als Soldaten unsere frühere Aufgabe nicht vergessen hatten, daß jeder einzelne, wohin in der Welt ihn auch der Krieg und der Dienst geführt hatte, im Geist daran weiterarbeitete, um später einmal wieder sofort dort ansetzen zu können, wo das Werk einst niedergelegt werden mußte.

Von meinem alten Bannführer hörte ich nichts — vielleicht habe ich auch nicht nach ihm gefragt; denn zu vieles war es ja, was in den kurzen Stunden daheim gefragt und beantwortet werden sollte. Bis ich eines Tages plötzlich vor ihm stand, allerdings nicht in der Heimat, sondern draußen in der Ferne, in fremdem Land. Eine Begegnung, die mich tief beeindruckte und die nicht vergessen werden soll.

Es war, als wenn wir uns erst vor ein paar Tagen getrennt hätten, so schnell war die alte innere Verbindung wieder hergestellt. Als wir dann aber über das sprachen, was sich in der Zwischenzeit ereignet hatte, kam uns erst zum Bewußtsein, wie lang und ergebnisreich die Jahre waren, die seither vergangen waren.

Zwei Soldaten standen sich gegenüber, der eine allerdings nicht im Rock des Kriegers, aber trotzdem mit einer Aufgabe betraut, die in gleicher Weise dem Reich diente. Es war in einer der Hauptstädte des Südostens, Tausende von Kilometer entfernt von der alten Wirkungsstätte, wo uns einst die Arbeit für die deutsche Jugend zusammengeführt hatte. Jetzt stand mein alter Bannführer im Zivilrock vor mir und berichtete, was er alles in diesem Krieg als Soldat erlebt hatte. Denn selbstverständlich sprechen Soldaten zueinander zuerst vom Kriege und was für einen Anteil sie an ihm haben. Er hatte auch die verschiedensten Fronten kennengelernt, hatte die Vormärsche erlebt, hatte mit Gegnern aus allen Himmelsrichtungen zu tun gehabt. Mit Gelassenheit und soldatisch knappen Ausdrücken sprach er von diesen Erlebnissen, deren letztes kaum erst ein paar Wochen zurücklag. Mittendrin hatte ihn dann der Ruf aus der Heimat erreicht, hatte man ihm die neue Aufgabe zugewiesen, von der hier zu berichten sich erübrigt. Ein Soldat fragt nicht viel nach dem Woher und Wohin, wenn ihm ein Befehl erteilt wird. Er führt ihn aus und ist zur Stelle, wie ihm befohlen. So auch mein Bannführer. Er hatte sich als Soldat bewiesen, er kannte das Kriegserlebnis aus nächster Anschauung, und nun war er auf einen neuen Posten gestellt worden, verantwortungsreich und voller Entwicklungsmöglichkeiten. Er stand seinen Mann, wie er es von jeher nicht anders gewöhnt war, und nur ein leises Andeuten in seinen Worten ließ mich erkennen, wie ungern er dennoch auch nur für kurze Zeit vom Soldatenrock Abschied genommen hatte. Mit ein wenig Neid musterte er meine Uniform; aber ich rührte nicht an dieses Thema, denn ich ahnte, wie schwer es ihm sein würde, davon zu sprechen.

Was soll ich sonst noch von dieser Begegnung berichten? Selbstverständlich, daß wir nachher auch von den Fragen sprachen, die vor dem Kriege unser ganzes Den-

(Fortsetzung auf Seite 21)

UNTEROFFIZIER MEY

schreibt alles auf

Wie eine Flakbatterie in der Schlacht bei Capuzzo 34 Panzer vernichtete und zwei Ritterkreuze erwarb

Von Kriegsberichter HG. Freiherr v. Esebeck

PK. Es war der zweite Tag der großen Schlacht bei Sollum. Die Flakbatterie, die unsere Panzer begleitete, hatte 18 „Mark II" vernichtet. Rauchend und schwelend lagen die Stahlkolosse ringsum am Horizont. Es war Abend geworden. Der Batteriechef lag neben seinem Kübel auf der Erde und schlief. Wir sprachen leise miteinander, die Ruhe des Oberleutnants nicht zu stören. Der junge Unteroffizier Mey bot mir die Feldflasche mit labbrigem Kaffee. Dann erzählte er von Capuzzo, vom Gegenangriff am frühen Morgen. Er schimpfte erst ein bißchen auf den einen Geschützführer und schildert den Mann der K. 3, einen Brocken von einem Schmied. Und wenn er später einmal an einen Ladekanonier denken wird, dann wird es wohl der Otto sein, mit dem er sich jetzt auf den Hinterholm klemmt.

Mey erzählt, und wie es geschieht, das ist so ursprünglich, daß ich es nicht besser, sondern nur schlechter aufzeichnen könnte. Ob er es mir so aufschreiben will? Freilich, meint der Mey. Das ginge schon. Und es geschieht. Ein paar Tage später hole ich seinen Bericht, und dieses alles kann man nun lesen:

„Wie immer sind wir an der Spitze. Der Tommy soll einen Gutenmorgengruß bekommen. So rollen wir an unseren Kameraden aus Eisen vorbei, die für uns in Afrika das sind, was für das Schiff der rettende Hafen bedeutet. Beinahe wäre ich mit Otto vom Stengel gefallen, denn der Fahrer bremste scharf. Vor uns tauchten die ersten Engländer auf. Jedem Rekrutenausbilder hätte das Herz im Leibe gelacht, wie unsere Jungens jetzt in Stellung gingen. Da plauzt es auch schon, und wir sind den Herren da drüben behilflich, auszusteigen. Aber wir müssen weiter vor. Oberleutnant Sch. weist vorn seine Geschütze ein. Es ist wärmer geworden, und der Chef läuft bereits in seinem traditionellen, einst weißen Hemd, mit der Fliegenpatsche herum. Unteroffizier M. ist hinter einer kleinen Düne in Stellung gegangen. Wie auf Kommando überschüttet man uns jetzt mit einem Segen von 4-Zentimeter- und MG.-Geschossen. Hinunter zu ihr, aus der du gemacht bist. Jetzt aber schiebt sich der erste Mark II über die Straße. Es gibt Arbeit. Ich spritze zu dem Geschütz, überbringe die Feuerbefehle. Jeder Geschützführer hat sein Ziel, denn inzwischen sind noch mehr solche Wertsachen aufgetaucht. Unsere Kameraden von den Panzern sind jetzt wieder hinter uns. Sie wissen, Mark II, der Stolz des Engländers, ist das am liebsten gejagte Wild. Otto hat abgezogen, als ich unmittelbar hinter dem Rohr liege. Das Trommelfell rasselt wie blöde. Auch M. hat sein Tagewerk begonnen und macht saubere Maßarbeit. Rechts steht Sch., der richtige Landser, kaltschnäuzig, frech, den Stahlhelm im Genick und mißt die nächsten Tommies an. „1500 — 1400 — 1200 —". Jetzt gibt M. die Werte, und der Schuß reißt dem Gegner die Kopfbedeckung weg. Der Turm ist verschwunden. Auch seitwärts steht jetzt eine schwarze Rauchsäule am Himmel. Unteroffizier M. hat sich da um die englische Arbeitsbeschaffung verdient gemacht. Die Bedienung steigt aus und verduftet.

Ist der Tommy blind oder lebensmüde? Unendlich langsam wälzt sich auf der Straße jetzt ein schwerer Panzer auf uns zu, schwenkt, richtet die Kanone auf uns. Aber schon reißt ihm unser Schuß die Kette von den Rädern. Er bleibt bewegungsunfähig liegen. Schuß auf Schuß verläßt jetzt das Rohr, und es gelingt uns nicht nur, den Tommy vom Leibe zu halten, wir knacken ihn auch erheblich an. Vier Rauchwolken zählen wir. Aber auch um uns raschelt und flitzt es. Man kann den Kopf kaum heben. Der Bursche, der bewegungsunfähig auf der Straße liegt, veranstaltet den Feuerzauber. Na warte, Freundchen. MS.-Geschoß klopft an die Wandung. Rauch. Drei Tommies steigen aus, und der Obergefreite Sch. rast mit erhobener Pistole los, um sie zu schnappen und anzubringen. Die Munition eines Magazins setzt er hinter ihnen her. „Come on, old fellow!" Sie folgen brav.

Nebenan hat ein Vollgeschoß das Panzerschutzschild durchschlagen und den flachsblonden K. 2 erwischt. Bei M. trifft ein anderes die Mündung des Rohres und verläßt es hinten durch den offenen Verschluß. Auch das gibt es, Herr von Münchhausen,

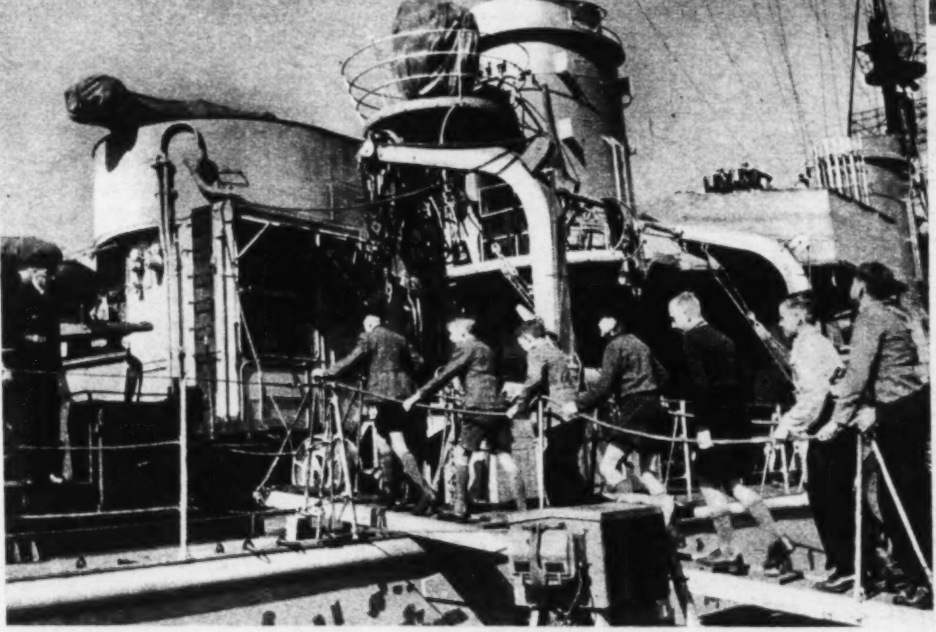
Wir besuchen einen

30 Jungen besuchen einen Zerstörer. Vor dem Schiff angetreten, warten sie auf die Erlaubnis, dasselbe betreten zu dürfen



„Morgen besuchen wir einen Zerstörer!" Dreißig Jungenherzen schlagen bei diesen Worten des Lehrers höher. Dreißig Jungen finden in der darauffolgenden Nacht keine richtige Ruhe. Sie denken an die Heldentaten dieser Waffe. Sie denken an Norwegen, an Narvik. Und dann kam dieser Morgen, der so begann wie jeder andere Tag. Wieder einmal kämpfte die Sonne mit dem Nebel, waren die Straßenbahnen und Omnibusse der Hafenstadt mit den zur Arbeitsstätte fahrenden Werktätigen überfüllt, hörte man in der Ferne das warnende Heulen einer Nebelboje, schrillten die Sirenen ausfahrender Schiffe, tönte aus den Werften

Bild unten: Der Zerstörer ist zur Besichtigung freigegeben worden, und im Laufschritt geht es an Bord



ZERSTÖRER



das Hämmern und Rattern der auf höchsten Touren laufenden Räder und Maschinen, schlug überall laut der Puls der erwachenden Stadt.

Dieser stets wiederkehrende gleichmäßige Rhythmus des Lebens in dieser Stadt fand nun die oben erwähnte Unterbrechung; denn dreißig Jungen, die sonst gewohnt waren, um diese Zeit die Schulbank zu drücken, kletterten als Gast der Kriegsmarine im gleichen Augenblick über Trossen und Sprossen eines Zerstörers, die sie ins Paradies schiffstechnischer Überraschungen und Wunder führten. Was gab es da nicht alles zu sehen! Mit einem kurzen Einleitungsvortrag auf der Back fing es an. Dann teilte man sich in kleine Gruppen und kroch unter sachkundiger Führung in die tiefsten Winkel des Schiffes hinein. Sah zu, wie ein Torpedo übernommen wurde, ließ sich eine Kartusche erklären und hörte staunend etwas über die Geschwindigkeit und Wirkung der Geschosse. Hatte Gelegenheit, selbst einmal Kommandant zu sein und Befehle in das Sprachrohr hineinzurufen. Besah sich die Wasserbomben und ließ sich Erlebnisberichte von der Bekämpfung feindlicher U-Boote erzählen. Die Augen glänzten vor Begeisterung, und der Wissensdurst ist unstillbar. Immer neue

Bild unten: Vor dem Betreten des Schiffes macht einer der Jungen dem wachhabenden Offizier Meldung

im 20. Jahrhundert. Huber hat sich am Zielfernrohr den Nasenrücken blutig gescheuert. Der kleine Pf. wie ein Jungvolkpimpf in seinen kurzen Hosen schleppt Granate um Granate. In Rufnähe steht unsere Funkstelle. Das Feuer rast um uns. Aber wie beim Übungsverkehr setzen die Kameraden ihre Sprüche ab. Munition wird knapp. 150 Meter hinter uns stehen die Fahrzeuge, die ich nur an die Geschütze zu weisen brauche. Maschinell und exakt werden die Körbe abgeladen. Keiner kümmert sich um das Artilleriefeuer. Ein herrliches Gefühl, zu wissen, jeder tut auch ohne Befehl sein Pflicht.
Jetzt kommt der Kommandeur. Er sucht den Chef. „Vorn, ein weißes Hemd, Herr Hauptmann." Das nennt man klare Zielansprache. Aber auch drüben versteht man was davon, denn im gleichen Augenblick haut ein Treffer in die Seitenrichtmaschine eines Geschützes. Nur M. und N. schießen jetzt noch. Es ist 8 Uhr morgens. Acht Mark II sind vernichtet. Im lieben Deutschland ist man gerade aufgestanden. Stahlblau ist der Himmel, und die Sonne brennt zum Gotterbarmen.
Aber der Tag wird noch heißer. Mit vier Geschützen deckt uns der Tommy jetzt ein. MS.-Geschütz fällt aus. Eine Zugmaschine hat Pakvolltreffer. Bei der anderen leckt der Kühler. MS.-Schlepper ist ebenfalls nicht mehr fahrbereit. Wir tauschen ihn bei den Panzern aus und machen endlich Stellungswechsel in die Höhe unserer Panzer. Im schweren Feuer gelingt es, Geschütze und Fahrzeuge vom Feind zu lösen. Das letzte Geschütz birgt ein verwundeter Offizier. Mit dem Cheffahrzeug holen wir durchs Sperrfeuer unsere Verwundeten. Es ist ein Wunder. Alles geht gut. Die Geschütze gehen zur Werkstatt. Nur M. bleibt in Stellung. Aber mittags um 12 Uhr ist das erste reparierte Geschütz wieder bei uns. Dem Tommy ist es vergangen, uns zu folgen." — So berichtet Unteroffizier Mey.
Am Vortage bereits hatte die Batterie zehn Mark II, zwei leichte Kreuzer Mark IV und sechs Panzerkampfwagen vernichtet, 1500 Meter vor den eigenen Panzern herfahrend. Zwei Stunden lang lag die Batterie im Feuergefecht. Es herrschten 40 bis 45 Grad Hitze. Unerträglich flimmerte die Luft. Schon in geringster Entfernung verzerrten sich die Feindpanzer zu seltsamen und schwer erkennbaren Gebilden. Der Teufel mochte wissen, was sich da heranwälzte, Deutsche oder Tommies? Alles beobachtet, aber es ist nichts zu erkennen. Auf 500 Meter endlich wird er erkenntlich, und da fällt der erste Schuß. Zwei Mark II wurden erledigt und die Besatzung gefangen. Im Laufe des Gefechtes wurde der Kommandeur und ein Stab aus einer peinlichen Lage befreit. Bei einer Erkundung abgeschnitten, hatten sie sich in Schützenlöchern verbergen müssen.
Nach der ersten Hälfte des zweiten Gefechtstages, die der Unteroffizier Mey so anschaulich schildert, folgte die Flak den Panzern. An C. vorbei rollten wir durchs Artilleriefeuer in den Bereitstellungsraum der Höhe 208. Die Flak folgte an unseren rechten Flügel. Die Funkstelle der Batterie erhält einen Volltreffer. Zwei Mann sind tot, zwei verwundet. Südostwärts 201 wird ein Igel gebildet. Wir erwarten die Nacht.
Der dritte Gefechtstag bringt der Batterie neue Lorbeeren. Sieben Mark II und eine gepanzerte B-Stelle werden vernichtet, zwei 15-cm-Mörser und sechs Gefechtsfahrzeuge erbeutet. Es ist ein heißer Tag, denn um sechs Uhr treten wir zum Angriff an, und wieder rollt die Flak vor den Panzern her und geht vor uns in Feuerstellung. Sie packt den Gegner in der Flanke, vertreibt an die zwanzig Mark II. Vor der ersten Welle werden dann frontal Panzer in Brand geschossen. Mittags, als wir nachstoßen, stellen sich erneut 14 Mark II zum Kampfe. Dabei versuchen einige Panzer, den Feind zu umfassen. Die Batterie erkennt das und stößt weit ausholend dem Feind in die Flanke. Der Munitionswagen des einen Geschützes ist getroffen und explodiert. Fast 2000 Meter vor den Panzern stehend, kämpft das letzte Geschütz weiter. Der Gegner zieht sich geschlagen zurück. Wieder läßt er zwei Mark II auf der Strecke, zwei andere werden durch Panzerjäger abgefangen und mit ihrer Bedienung eingebracht.
Es ist ein ruhmvoller Tag für unsere Flak. 26 Mark II, zwei Mark IV, sechs Panzerkampfwagen, zwei Geschütze, eine B-Stelle, sechs Gefechtsfahrzeuge sind vernichtet oder erbeutet. Allein 13 Mark II hat der Unteroffizier M. abgeschossen. Der Chef der Batterie, Oberleutnant Sch., und sein Unteroffizier erhielten in Anerkennung dieser außerordentlichen Leistung das Ritterkreuz des Eisernen Kreuzes.
Es ist die erste Flakbatterie der deutschen Wehrmacht, die sich zwei Ritterkreuze erwerben konnte.



Zuerst versammelte ein Maat die Jungen um sich und gab ihnen in großen Zügen eine Beschreibung des Schiffes



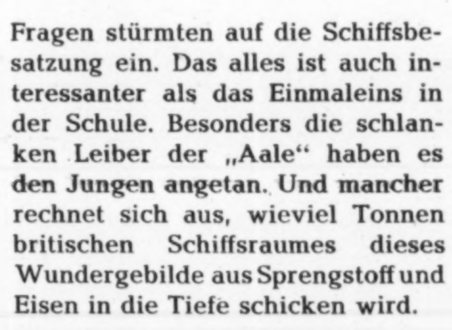
Das ist ein Vormittag so richtig nach dem Herzen der Jungen. Überall gibt es Neues zu sehen, und immer wieder heißt es, Niedergänge hinaufklettern



Das Torpedoausstoßrohr findet besondere Beachtung bei den Gästen



Bild Mitte: Der halbe Seemann ist schon fertig. Jedenfalls, die Bordmütze scheint zu passen



Fragen stürmten auf die Schiffsbesatzung ein. Das alles ist auch interessanter als das Einmaleins in der Schule. Besonders die schlanken Leiber der „Aale" haben es den Jungen angetan. Und mancher rechnet sich aus, wieviel Tonnen britischen Schiffsraumes dieses Wundergebilde aus Sprengstoff und Eisen in die Tiefe schicken wird.

Einen ganzen Vormittag fühlt man sich selbst als Matrose und würde am liebsten den Schulranzen mit dem Seesack vertauschen. — Zum Abschluß kommt auch der Magen zu seinem Recht, und zum erstenmal an einer richtigen Back sitzend, ißt man ein richtiges Marineessen.

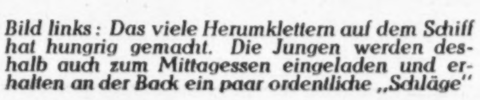


Bild links: Das viele Herumklettern auf dem Schiff hat hungrig gemacht. Die Jungen werden deshalb auch zum Mittagessen eingeladen und erhalten an der Back ein paar ordentliche „Schläge"





Immer wieder wird der Führer dieser Gruppe, ein Oberfähnrich, mit Fragen bestürmt. Hier muß er seinen wißbegierigen Zuhörern genauestens die Geschütze des Zerstörers erklären



Die Bekämpfer der U-Boote, die Wasserbomben, werden eingehend gemustert



Auf der Back wird den Jungen das Ankerspill gezeigt



Wißbegierig verfolgen die Jungen den Kurzunterricht am Kompaß



Und hier verfolgt man den Lauf der Ankerkette in der Klüse und hält nach dem Anker Ausschau



Gespannt verfolgen die Jungen die Übernahme eines Torpedos



Bild rechts: Nachdem der wachhabende Offizier seinen jungen Besuchern einige Erlebnisse aus Narvik erzählt hat, muß er ihnen auch sein Narvikschild zeigen

Viel zu schnell sind diese Stunden vergangen, die allen unvergeßlich sein werden, und manchem wird die Parole des Großadmirals Raeder die Erfüllung seiner tiefsten Wünsche bedeuten:

„Unsere Flotte wird die Ausgestaltung und Größe erfahren, wie sie einer Weltmacht würdig ist. Sie wird den Schutz der deutschen Interessen in der Welt in ihre starken Hände nehmen und wird die deutsche Flagge und den deutschen Namen gemeinsam mit unserer Handelsflotte in die Welt tragen und Künder sein von der Größe und Schönheit unseres Vaterlandes!"

Werner Hager

Bild unten: „So sieht eine Kartusche aus!" erzählt der Maat den Zuhörern und erklärt ihnen gleichzeitig, wie und mit welcher Schnelligkeit die Geschosse zum Geschütz kommen

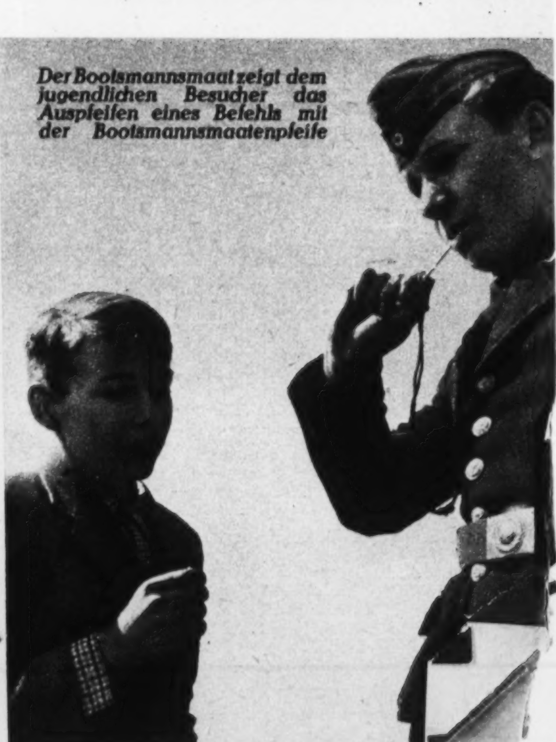


n-
igt



Das war schon lange sein Traum, einmal am richtigen Schiffsflakgeschütz zu sitzen. Ein Obergefreiter erteilt die nötigen Erklärungen





Der Bootsmannsmaat zeigt dem jugendlichen Besucher das Auspfeifen eines Befehls mit der Bootsmannsmaatenpfeife

Kann ich WERKPILOT werden?



Dr. Dornier läßt sich von seinem Chefpiloten, Flugkapitän Fath, die Ergebnisse eines Probefluges berichten

Nun, warum nicht? Man braucht sich nur bei einem großen Flugzeugwerk mit ausgefülltem Personalfragebogen und den notwendigen Papieren usw. zu melden. Aber eines Tages kommt dann die Antwort: „Wir bestätigen dankend . . ., müssen Ihnen aber leider mitteilen, daß zur Zeit nicht nur alle Stellen besetzt sind, sondern daß schon 484 Bewerber vor Ihnen für den nächsten frei werdenden Posten vorgemerkt sind. Wir stellen Ihnen anheim, ob Sie unter diesen Verhältnissen Ihre Bewerbung aufrechterhalten wollen."

Schade wird man da sagen, aber keinesfalls entmutigt sein. Und das ist die erste Voraussetzung des Werkpilotentums. Ein Werkflieger muß vor allem zähe sein und immer wieder muß er die ihm übertragenen Arbeiten in Angriff nehmen. Auch den störrigsten Bock — gemeint ist hier die unausgeglichene Versuchsmaschine — muß er immer wieder vornehmen und trotz aller Widerstände ihn zur terminegerichteten Zeit herausbringen. „Auf einen Hieb fällt kein Baum", also schreibt man einmal an die übrigen Flugzeugwerke, auch wenn der Erfolg augenblicklich kaum anders sein wird. Denn auf etwa 5000 Werkangehörige der Luftfahrtindustrie kommt ein Werkpilot. Außerdem ist der Beruf sehr begehrt, eine Anstellung gleicht also dem großen Los!



[illegible] nach Beendi[illegible] eines Er[illegible]ungsfluges legt Werk[illegible]lot Appel seinen Erfahrungsbericht sofort schriftlich nieder



Während des Fluges beginnt bereits die Auswertung der Erprobung. Chefpilot Flugkapitän Fath notiert seine Wahrnehmungen

Seekadetten an der Front

PK. Auf unserem Minenräumboot haben wir fünf neue Seekadetten bekommen. Vor wenigen Monaten erst sind sie mit der Reifeprüfung von der Schule abgegangen, danach erhielten sie, wie alle Marinesoldaten, ihre infanteristische Grundausbildung, und jetzt fahren sie zum erstenmal zur See.

Das neue Leben an Bord wird ihnen nicht leicht gemacht. Schon beim Auslaufen aus der Flußmündung tümpelt unser Boot auf den hereinrollenden Wellen des Atlantik, daß man sich immer mit einer Hand festhalten muß. Aber noch lacht den Kadetten die Freude über ihren ersten Kriegseinsatz aus den Augen, und wenn ihnen Spritzer um den Kopf flogen, wischten sie nur kurz mit dem Handrücken über die Stirn. Später jedoch, als die lange Dünung das Boot tüchtig packte und mancher Brecher über das Vorschiff stürmte, flog bei einigen die Farbe aus dem Gesicht.

Der erste, der den Kopf über die Reeling hielt, war ein langer Achtzehnjähriger aus Zwickau; er hatte es ziemlich eilig, Nudeln und Gulasch wieder loszuwerden, obwohl der Eintopf ausgezeichnet geschmeckt hatte. Leider erledigte der Mann seine Verrichtung auf Luvseite, so daß der Wind einen gewissen Prozentsatz des dem Meer Zugedachten wieder an Deck verteilte. Ein weniger freundlich als unmißverständlich gehaltener Befehl des Steuermannsmaaten brachte den Kadetten nach Lee, und dort ging es besser.

Ein anderer, der als Ausguck auf der Brücke Dienst tat, hatte sich eine Pütz organisiert und sie vorsichtshalber neben sich gestellt. Zu seiner Ehre sei gesagt, daß er sie nicht benutzt hat, obwohl auf seinem Gesicht beiderseits des Nasenrückens das natürliche Braun in ein merkwürdiges Grün übergegangen war. Durchwegs sind die Kadetten tapfer, sie begegnen dem Neuen, das für sie gerade im Anfang bestimmt nicht einfach ist, mit dem Schwung ihrer Jugend und dem Ehrgeiz, sich nicht unterkriegen zu lassen.

Dazu verhilft ihnen nicht zuletzt die Art der Unteroffiziere, die sie fest anfassen und im Dienst scharf rannehmen. Das ist seit alters her ein gutes Rezept.

Von der ersten Stunde an sind die Kadetten fest in den Dienst eingespannt. In den drei bis vier Monaten, die sie an Bord bleiben, haben sie ein großes Pensum zu bewältigen, und die anfallenden Kriegsaufgaben machen diese Ausbildung nicht gerade bequemer. Die Auslandsreisen auf Kreuzern und Segelschiffen, die in Friedenszeiten zu den wichtigsten Punkten gehören, fallen jetzt zwangsläufig fort; dafür ergibt die Praxis der Kriegsführung viele neue Erkenntnisse und Erfahrungen. Gerade auf unserem Fischlogger, der als Hilfsfahrzeug einer Minensuchflottille angehört und nur eine kleine Besatzung hat, sind die Aufgaben jedes einzelnen so vielartig, daß eine besonders gründliche Ausbildung in Seemannschaft gewährleistet ist. Dazu kommt die Nähe des Wassers, das unmittelbare Erlebnis des Meeres und der Gewalten, die in ihm wohnen.

Da stehen sie mittschiffs an Deck, die Kadetten, gegen die Aufbauten gelehnt und mit den Beinen das Schlingern des Bootes abfangend, was sie sehr schnell gelernt haben. In der Hand haben sie ein scharfes Küchenmesser, mit dem sie einer Kartoffel nach der anderen die Haut abschneiden, bis der Smutje sagt, daß es genug sei. Oder sie schaufeln im Heizraum Kohlen, den Oberkörper nackt und schwarz und von Schweiß glänzend wie bei Bergmännern am Ende ihrer Schicht. Oder Asche wird geheißt und außenbords gekippt, was sich ebenfalls in einem verdunkelten Gesicht auswirkt. Der Höhepunkt solcher Betätigung tritt dann ein, wenn in einem Hafen Kohlentrimmen anliegt. Da der Kran seine Last nur in die Mitte des Bunkers schmeißt, muß danach alles in die Ecken gestaut werden. Das gibt jedesmal ein Mohrenfest, und selbst nach gründlicher Reinigung laufen die Kameraden herum, als hätten sie sich die Wimpern gefärbt.

Etwas weniger schwärzend, dafür um so öliger, geht es im Maschinenraum zu, wo die Umdrehungen gehalten werden müssen. So eine Kolbenmaschine, wie wir sie haben, sieht zwar einfach aus, verlangt aber, eben weil sie einige Jahrzehnte

Der Versuchsflieger Dipl.-Ing. Quenzler bespricht seinen Flug mit einem Versuchsingenieur



Trotzdem, wer gesund ist und sportlich eingestellt, soll den Kopf nicht hängen lassen. Wohl sind die Bedingungen für die Fliegertauglichkeitsuntersuchung nicht leicht, man verlangt, daß der Gleichgewichtssinn jeder Lage gewachsen ist, die Augen müssen selbst kleinste Farbunterschiede erkennen, der Körper krasseste Höhenunterschiede und stärksten Temperaturwechsel vertragen. Selbstverständlich müssen Herz und Lunge, Magen und Nieren, Muskeln und Nerven alles in bester Ordnung sein und schwersten Beanspruchungen gewachsen sein.

Hören wir einmal, was der bekannte Werkpilot der Dornier-Werke, Erich Gundermann, über seine Tätigkeit sagt: „Man macht sich von der Arbeit eines Einfliegers im allgemeinen recht falsche Vorstellungen. Sie besteht nämlich nicht darin, daß man neue Flugzeuge zerbricht, sondern daß man sie möglichst heil aus dem Werk herausbringt. Man muß gerade darauf achten, daß man so sorgsam wie mög-

Flugkapitän Gundermann beim Einfliegen



lich mit den neuen Maschinen umgeht und wirklich sachgemäß arbeitet. Dazu gehört für mich, daß ich das Flugzeug schon in der Entstehung kennenlerne, d. h. ich werde zu den Besprechungen hinzugezogen, die jeder Projektarbeit vorausgehen. Ich kümmere mich um das Flugzeug während des Baues und studiere dabei die Konstruktionseinzelheiten, mit denen ich mich später bei meiner eigenen Arbeit zu befassen habe. Und wenn das große Tier dann fertig ist, auf dem Wasser liegt und auf seinen Start wartet, so ist sein Inneres mir bekannt. Was noch wartet, ist, daß ich das Flug-



Flugkapitän Schropp im Einstieg

zeug eben in die Luft zu bringen habe. Das ist natürlich für den ersten, zweiten oder vielleicht auch den dritten Start mit einem gewissen Risiko verbunden, das aber durch die Vorarbeit wesentlich herabgemindert wird. Nach genauer Prüfung und nachdem die Bordmonteure ihren Platz eingenommen haben, kann es losgehen. Ich

ERSTER TAG AUF DEM MEER
DIE KLEINEN BOOTE SIND EINE HARTE SCHULE

auf der Welt ist, ein schönes Maß an Pflege. Immer ein Stück Putzwolle in der Hand, säubert man seine Haut von den Tropfen und Spritzern des Öls, wobei man befriedigt feststellt, daß die Haut weich wie Ziegenleder wird.

Am beliebtesten ist der Dienst auf der Brücke. Da wird mit Flaggen signalisiert — und man hat darin schon nützliche Vorkenntnisse aus der Marine-Hitler-Jugend —, da wird gemorst, man nimmt umständlich Peilungen und begibt sich auf das große Gebiet der Navigation, oder man lernt die Seekarte mit ihren geheimnisvollen Zahlen und Zeichen lesen. Endlos viel Neues gibt es zu erfassen, und wenn auch der Kommandant häufig dazwischenschreit, weil ihm dies nicht gut genug ist und jenes nicht schnell durchgeführt wurde, so schmälert das nicht die Freude im geringsten, denn erstens muß es so sein und zweitens hat man gleich gemerkt, welch ein Pfundskamerad in der rauhen Seemannsschale steckt. Tag und Nacht werden die vierstündigen Wachen gegangen, das heißt: wird Dienst gemacht. Auch auf der Brücke stehen — nicht anders als die Stammmatrosen — unsere Kadetten als Ausguck und Läufer oder beziehen im Hafen Posten vor dem Schiff, den Karabiner umgehängt. —

An den Kanonen empfangen die Seekadetten ihre artilleristische Ausbildung, von deren Notwendigkeit sie sich ausgiebig überzeugen konnten, denn es vergeht kaum ein Tag, an dem nicht mehrfach Fliegeralarm gegeben wird, und dann heißt es über Deck an die Gefechtsstände spritzen. Mit krachendem Bellen hauen die Leuchtspurgeschosse in die Höhe oder flach voraus, je nachdem der Tommy uns anfliegt. Meistens gelingt es, die feindlichen Maschinen zum Abdrehen zu zwingen. Daß ferner das Umgehen mit Minen und Nebelbomben fleißig geübt wird, bis jeder Handgriff mit letzter Sicherheit sitzt, gehört schon zu den kleineren Aufgaben.

Besonders wichtig ist, entsprechend der eigentlichen Bestimmung des Bootes, die Beherrschung der Minensuchgeräte, das Ausbringen und Wiedereinbringen der Suchleine mit ihren Zusatzgeräten und die Kenntnis der einzelnen Vorgänge, die ablaufen, sobald eine Mine gefaßt worden ist und unschädlich gemacht werden soll. Hierzu gehört nicht bloß ein großes Quantum Fixigkeit, sondern im selben Maße auch körperliche Kraft. Das kann bei jedem Einsatz exerziert werden, und wie die früheren Kadetten werden auch diese sehr bald in der Handhabung der Vorrichtung so firm sein, daß man sie von der Stammbesatzung nicht mehr wird unterscheiden können.

Vor wenigen Tagen haben wir die vorhergehende Crew verabschiedet. Es war eine Freude, die straffe, soldatische Haltung der jungen Offiziersanwärter zu sehen. Im Flottillenheim saßen sie an sauber gedeckten Tischen, die verarbeiteten Hände auf dem weißen Leinen, in den Augen den Stolz über die Anerkennung, die ihnen der Flottillenchef für ihre Einsatzfreudigkeit und ihren Eifer ausgesprochen. Unzählige Male haben sie auf See bestimmte Wege geräumt, haben Minen hochgebracht und einmal auch eine ganze Sperre beseitigt. Das Minensuchabzeichen, für die schwere und gefährliche Arbeit wohl verdient, wird bald ihre Brust schmücken, denn alle haben die Bedingungen dafür reichlich erfüllt.

Diese jungen Leute hat die See bereits geformt. Sie wird es auch mit der neuen Crew schaffen, die nun ihren Erziehungsgang angetreten hat. Denn wie dem Arbeiter das Eisen oder das Holz, je nach seiner Tätigkeit, ein bestimmtes Gesicht aufprägt, so gestaltet auch das Meer den Menschen. Man sieht es an keinem Tage deutlicher, als wenn die alten Kadetten von neuen abgelöst werden. Für alle aber gilt die Erkenntnis: Wer selber einmal befehlen will, muß erst gehorchen lernen.

So geht der Offiziersnachwuchs unserer Kriegsmarine durch eine harte, sehr nützliche Schule, und gerade die Ausbildung auf den Booten und auf den Hilfsfahrzeugen, die an der Front stehen, ist geeignet, mit ihren vielfältigen Anforderungen den Kadetten alles das mitzugeben, was für ihre spätere Laufbahn notwendige Voraussetzung ist.

Kriegsberichter Eberhardt Moes

rolle zunächst mit dem Flugboot auf dem Wasser herum, um zu sehen, welche grundsätzlichen Eigenschaften das Flugzeug auf dem Wasser hat. Dann gebe ich etwas mehr Gas und rolle auf Stufe, d. h. ich benutze das Flugboot nicht als Schiff, sondern als Gleitboot, für das es ja auch eigentlich gedacht ist. Ist alles in Ordnung, gebe ich noch mehr Gas, alles sachgemäß und ruhig, wie man es von einem Einflieger verlangen muß. Dabei muß ich natürlich meine Augen darauf richten, daß das Flugzeug gut in der Hand des Flugzeugführers liegt, d. h. daß alle Ruder richtig bemessen sind, daß die auf die Ruder wirkenden Kräfte nicht zu groß und nicht zu klein werden usw. Aber diese Überwachungen sind nicht das Schlimmste bei der Arbeit. Für den Einflieger liegen die Hauptschwierigkeiten darin, das Flugzeug in seinen Eigenschaften zu beurteilen und, wenn es wirklich einmal schlechte Eigenschaften haben sollte, diese mit dem ganzen fliegerischen Können und der ganzen in vielen Jahren erworbenen Erfahrung zu beherrschen und, wenn sich die Maschine in der Luft nicht gut benehmen sollte, sie wieder gut und heil auf die Erde zurückzubringen.
Solche schlechten Eigenschaften eines neuen Flugzeuges muß also der Einflieger hauptsächlich feststellen; das gehört zu seiner Aufgabe. Sie besteht zwar zunächst im Fliegen. Aber wenn der Flug zu Ende ist, dann beginnt die große Beratung. Man ist ja heute noch nicht so weit mit dem Flugzeug wie etwa mit dem Auto, das man als fertig und gut eingefahrene Konstruktion hinstellen kann. Wohl ist man bemüht, derartige Flugzeuge zu bringen, durch Vorversuche und alle möglichen Messungen jegliches Risiko auszuschalten. Aber noch ist das nicht möglich. Wenn ich also bei einem Probeflug z. B. an einem Ruder zu geringe Kräfte oder einen ungleichmäßigen Kraftverlauf feststelle, dann wird nachher mit den Versuchsingenieuren oder Konstrukteuren beraten, um solche Fehler abzustellen. Man merkt sie schon beim ersten Flug, wenn man in etwas mehr als 100 Meter Höhe geht. Das sind nur die groben Fehler. Weitere Feinheiten, das Ausfeilen des Flugzeuges, daß es dann die richtigen Eigenschaften hat, die Abstimmung der verschiedenen Ruder aufeinander usw., das kommt erst im Laufe des Einfliegens heraus. Denn Sie müssen sich vorstellen . . ., das Flugzeug ist kein toter Mechanismus, es ist eine Konstruktion, die Leben hat, die man zähmen muß, die ihre Eigenarten hat, die ihre Spitzen hat, die geglättet sein wollen. Man muß das Flugzeug mit einem Worte ‚erziehen'. Und das ist die Arbeit des Einfliegers; das Flugzeug muß gute Flugeigenschaften haben. Das bedeutet, man kann es in der Luft loslassen, es fliegt allein, man braucht es nicht zu zwingen, man gibt ihm, wie einem guten Pferd, nur Hilfen. Und wenn es so weit ist, dann müssen die Leistungen nachgemessen werden, was vielerlei Zeit beansprucht, wie Feststellung der Höchstgeschwindigkeit, Steilflüge ausführen, Kühlermessungen vornehmen usw. Bei einem neuen Typ rechnen wir durchschnittlich mit immerhin zwei bis dreimonatiger Arbeit, bis wir das Flugzeug dem Abnehmer vorführen können. Viel häufiger ist natürlich das ‚handwerkliche' Einfliegen von Hunderten einander gleichender Serienmaschinen, eine an sich vielseitige, aber durch die fortwährende Wiederholung auch eintönige Arbeit, die zudem mit äußerster Geschwindigkeit erledigt werden muß.

Kann ich Werkpilot werden? Wer körperlich gesund ist und außerdem flugtauglich und flugbegeistert, fange ruhig mit den Vorarbeiten an. Es ist ja keine Laufbahn zu diesem Ziele vorgeschrieben. Man wird zunächst eine tüchtige Lehre im Flugzeug- und Motorenbau durchmachen, dann auf einer Ingenieur- oder Hochschule das Fach Flugzeugbau ein paar Jahre lang studieren. Inzwischen wird man bei einer Truppe oder an einer anderen geeigneten Stelle sich im Fliegen aller möglichen Flugzeugarten ausbilden lassen, bis man im Besitz aller Flugscheine ist, dann ein paar Jahre im Dienst militärischer oder ziviler Dienststellen Sommer und Winter, Tag und Nacht, in heißen und kalten Gegenden praktisch fliegen, bis man allen möglichen Fluglagen, Wetter-, Start- und Landeverhältnissen gewachsen ist. So wird man schon einen Arbeitsplatz in der Fliegerei finden, der völlig befriedigt und gute Einnahmen bringt. Wer dann noch immer Werkpilot werden will und körperlich dazu geeignet ist, der beginne wieder mit dem Bewerbungsschreiben, womit wir unsere Ausführungen anfingen. Diesmal heißt es in der Antwort dann wohl: ‚Wir haben zwar augenblicklich keine Einfliegerstelle frei, aber wir sind auf Grund Ihrer guten Zeugnisse und ihrer bisherigen Flug- und Ingenieurleistungen bereit, Sie einstweilen in unserer Flugerprobungsabteilung zu beschäftigen und Ihnen in kurzer Zeit einen Einfliegerposten zu übertragen.'"

Dr. L. P.

Ein Kapitel für unsere Kameraden von der Motor-Hitler-Jugend, das aber auch alle anderen interessiert:

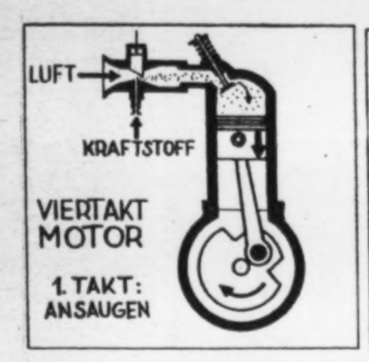


I. Teil

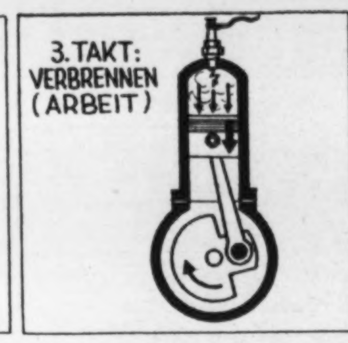
DIE ANTRIEBSMASCHINEN UNSERER KRAFTFAHRZEUGE UND FLUGZEUGE

Zweitakt- und Viertakt-Vergasermotor und Dieselmotor

In Ermangelung anderer Kraftstoffe benützte man zunächst zur Arbeitsleistung in entsprechenden Einrichtungen Schießpulver. Aus diesen Erfahrungen entwickelte sich später die Dampfmaschine und nach und nach der Benzin- und Rohölmotor. Das Wesentliche von Verbrennungskraftmaschinen ist, daß in einem geschlossenen Raum (Zylinder) ein Treibmittel zur Verbrennung gebracht wird, das dadurch das Bestreben hat, sich auszudehnen. Da diese Möglichkeit aber nur auf der einen Seite, die durch einen Kolben abgeschlossen wird, besteht, so wird dieser, vom Verbrennungsraum aus gesehen, nach außen gedrückt. Dieser Kolben wird aber durch ein Verbindungsglied (Pleuelstange) mit einem Hebelarm (Kurbelwelle) verbunden, so daß die Ausdehnungskraft des Treibstoffes über Kolben, Pleuelstange und Kurbelwelle (Triebwerk) nach außen geleitet und entsprechend verwertet werden kann. Bei sämtlichen Verbrennungskraftmaschinen muß also zuerst der Zylinder gefüllt werden = 1. Takt ansaugen, dann muß diese Füllung für die Arbeit vorbereitet, d. h. zusammengepreßt und verdichtet werden = 2. Takt Verdichtung, dann muß der Treibstoff entzündet und verbrannt werden = 3. Takt Verbrennung, und dann muß natürlich der Zylinderraum wieder von den verbrannten Gasen gereinigt und entleert werden, also muß das Altgas abgeführt werden = 4. Takt Auspuffen.
Nach diesem grundsätzlichen System arbeitet auch der Zweitaktmotor. Auch er muß ansaugen, verdichten, verbrennen und ausstoßen. Während sich aber diese vier Takte beim Viertaktmotor nur oberhalb des Kolbens, also









nur auf einer Seite von diesem abspielen, wickeln sich diese Vorgänge entsprechend aufgeteilt beim Zweitaktmotor oberhalb und unterhalb des Kolbens ab, und aus den vier Takten entsteht ein gleichzeitig sich abspielendes Arbeitssystem. Der Dieselmotor arbeitet entweder nach Zweitakt- oder Viertaktsystem, und nur die Art der Gemischbildung unterscheidet ihn vom Vergasermotor.

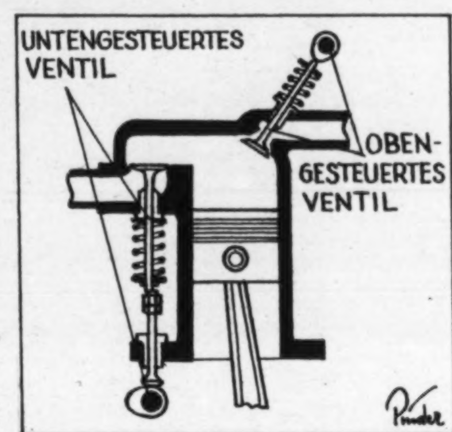
Der Viertakt-Vergasermotor

Das Wesentliche beim Vergasermotor ist, daß zunächst Kraftstoff und der zu seiner Verbrennung notwendige Luftbedarf gemeinsam in den Motor gebracht werden muß. Die Mischung von Kraftstoff und Luft erfolgt außerhalb des Motors (äußere Gemischbildung) im Vergaser in einem gewichtsmäßigen Verhältnis von 1 Teil Kraftstoff und 15 Teilen Luft. Volumenmäßig verschiebt sich dieses Verhältnis, da ja von der Luft praktisch nur ein Viertel brauchbar ist, nämlich der Sauerstoff. Daher braucht der Motor ein Vielfaches der Kraftstoffmenge an Luft. Zur Verbrennung von 1 Liter Kraftstoff sind durchschnittlich 10 000 Liter Luft (10 Kubikmeter) notwendig. Von dieser richtigen Zusammensetzung hängt die gute Leistung und die Wirtschaftlichkeit der Maschine ab. Sowohl zu kleine als zu große Vergaserdüse verändert diese notwendige richtige Gemischbildung und ergibt Störungen im Betrieb, da sowohl ein Kraftstoff Luftgemisch, das zu wenig Kraftstoff (zu armes oder zu mageres Gemisch), als auch ein Gemisch, das zu viel Kraftstoff enthält (zu fettes oder zu reiches Gemisch), schlechter als die richtig zusammengesetzte Verbindung verbrennt. Dann muß das Gemisch von dem Vergaser aus einwandfrei in den Motor übergeführt werden. Das setzt voraus, daß der Vergaser gut an den Motor angeschlossen ist und daß die Öffnung des Motors (Ventil) zur richtigen Zeit geöffnet und lange genug offenbleibt, damit eine genügende Gemischmenge in den Motor gelangen kann.

Nun muß das Gemisch im Motor zur Arbeit vorbereitet werden. Dazu muß es nach Abschluß der Ansaugöffnung (Einlaßventil) zusammengepreßt und verdichtet werden. Betriebsmäßig ist hier in dem zweiten Takt das wichtige, daß das Gemisch nicht an irgendeiner unerwünschten Stelle entweichen kann, wie dies möglich wird, wenn durch mangelhafte Abdichtung des Kolbens oder des Zylinders Verdichtungsverluste entstehen.

Der dritte Takt bringt die Verbrennung, aber das setzt voraus, daß schon am Ende des zweiten Taktes das Gemisch durch einen Zündfunken an der Zündkerze (isolierter Pluspol des Zündstromes) entzündet wird. Ein einfacher Vergleich: Wenn ein Ofen angeheizt wird, so muß der Inhalt erst richtig durchbrennen, und dann gibt es eine Wirkung, nämlich das Zimmer wird warm. Genau so ist es bei der Verbrennungskraftmaschine. Zunächst muß das Gemisch durchbrennen und dann, wenn sich das Gas ausdehnt, gibt es Leistung. Also erfolgt die Zündung immer vor dem oberen Totpunkt, also noch während der Kolben im zweiten Takt nach oben eilt, um dem Gemisch die notwendige Zeit zum Durchbrennen zu geben.

Betriebsmäßig ist es wichtig, daß der Augenblick der Entzündung des Gemisches (Zündzeitpunkt) jeweils für den betreffenden Motor entsprechend richtig erfolgt, da sowohl bei zu früher wie bei zu später Entstehung des Zündfunkens eine unvollständige Ausnützung des Treibstoffes verursacht wird. Genau so wie im zweiten Takt ein Leistungsverlust durch mangelhafte Abdichtung dadurch entsteht, daß arbeitsfähiges Gemisch beim Verdichten entweicht, so werden sich die gleichen Fehler auch während des Verbrennungstaktes bemerkbar machen, da eben dann nicht die ganze Kraft auf den Kolben übertragen wird, sondern wirksame Kräfte nutzlos am Kolben vorbei oder durch eine schadhafte Dichtung ins Freie gelangen.



Ist die Verbrennung beendet, so muß der Zylinder von den Altgasen entleert werden. Genau wie beim Einströmen des Frischgases gilt natürlich auch hier, daß, wenn die Auslaßöffnung (Auslaßventil) nicht zeitlich entsprechend richtig öffnet oder zu wenig öffnet, das Altgas nicht abströmen kann. Betriebsmäßig besonders wichtig ist, daß sich mit der Zeit durch Rückstände aus der Verbrennung, also Rußbildung — praktisch wie in jedem Küchenherd —, die Auspuffanlage zusetzt, d. h. ihre Querschnitte werden kleiner. Dadurch kann natürlich das Altgas, trotzdem das Ventil rechtzeitig öffnet, nicht abströmen, und — da das Altgas nicht heraus kann — wird der Zylinder nicht entsprechend entleert, und es kann nicht genügend Neugas einströmen. Als Folge sinkt die Leistung ab.

(Fortsetzung folgt)

Begegnung mit meinem alten Bannführer

(Fortsetzung von Seite 13

ken ausgefüllt hatten, von der Jugend und dem, was zu ihrem Wohl und zu ihrer Förderung getan werden mußte. Wie wir uns als Soldaten schnell gefunden hatten, so fanden wir uns nun erst recht auf dem Boden gemeinsamer Ideen, die uns auch in dieser Zeit niemals ganz losgelassen haben. Mein Bannführer konnte jetzt wieder alle seine Kräfte für ihre Verwirklichung geben, ich muß mich damit noch gedulden, bis die Zeit dafür reif ist — nach dem Siege.

Aber das eine wußten wir beide und sprachen es auch aus: Auch der Aufgabe, der wir früher gemeinsam gedient haben und mit uns Tausende andere aus der deutschen Jugend, dient der deutsche Freiheitskampf, in dem wir stehen. Er schafft erst die Voraussetzung für die volle Durchsetzung all der Pläne, und gerade das mag auch allen anderen Kameraden, die als Soldaten an der Front stehen und in der deutschen Wehrmacht mit freudigem Herzen ihre Pflicht erfüllen, der Leitsatz sein: Wo wir auch dienen, wohin wir immer berufen werden — wir geben unsere Kraft und unser Leben für das Vaterland, dem wir uns mit unserem Blut verschrieben haben, wie alle die, die nicht mehr unter uns weilen. Wir stehen dafür, daß ihr Opfer nicht umsonst gewesen, und wir werden das zur Erfüllung bringen, dem sie ihr Leben geweiht haben. *Kriegsberichter Horst Bree*

Was die WAPPENTIERE erzählen ...



Der Brunnenadler von Goslar, *eine der schönsten Darstellungen des alten Reichsadlers*

Zur Familie der Wappentiere gehören nicht nur Adler, Bär und Löwe. Es ist vielmehr fast ein vollständiger zoologischer Garten, den man zusammenbekommt, wenn man vor allem unter den Wappen der deutschen Städte auf Tierfang ausgeht: Elefanten und Ochsen, Frösche und Störche — sogar der seltene Schwarzstorch ist dabei! —, Raben, Reiher und vielerlei große und kleine Fische, Leoparden und Schwäne, das sagenhafte Einhorn und der geheimnisvolle weiße Hirsch, Biber, Eber und Dachs ..., diese Aufzählung mag hier genügen.

Daß die Stadt Pilsting in Bayern einen Frosch als Wappentier führt, läßt sich ganz einfach durch die Moorgegend erklären, in der Pilsting liegt. Das Quaken der dortigen Moorfrösche hat der Stadt zu ihrem Wappen verholfen. — In der Nähe der Stadt Großbottwar in Württemberg versammeln sich alljährlich die Störche



Wappen mit 1000jähr. Geschichte

Das schöne Wappen von Dreieichenhain versinnbildlicht nicht nur den Namen der Stadt, sondern hält das Andenken an den sogenannten „Dreieich" wach, jenen schon um das Jahr 900 in Chroniken erwähnten ausgedehnten Reichsforst. Auch die ähnlichen Wappenbilder von Kelsterbach, Langen bei Darmstadt und Offenbach am Main weisen auf den Dreieich hin

der Umgebung zur Herbstwanderung. Also zeigt das Stadtwappen einen Storch. — Warum aber hat die württembergische Stadt Wiesensteig einen Elefanten im Wappen? Oder: warum ist der beliebte Storch unter anderem auch das Wappentier des märkischen Städtchens Storkow?

Wir wollen hier erst einmal der zweiten Frage auf den Leib rücken. Denn sie kennzeichnet eine besonders interessante



Das merkwürdigste Wappentier

Das Wappen der Stadt Ziegenhain zeigt wohl das merkwürdigste aller Wappentiere, nämlich einen „Ziegenhahn". Da es sich auch augenscheinlich um ein redendes Stadtwappen handelt, bleibt geheimnisvoll, warum sich der Wortteil „hain" im Wappenbild in einen „Hahn" verwandelt hat

Art von Wappen: die sogenannten „redenden" Wappen. Als solche bezeichnet man Wappen, deren Bild den Namen der Stadt irgendwie „wörtlich", d. h. als eine Art Bilderschrift, enthält. Storkow — Storch, das klingt ja tatsächlich ziemlich ähnlich, nicht wahr?

Aber auch der Storch des thüringischen Dorfes Gerstungen ist ein redendes Wappentier! Wieso? Nun, weil er einen Gerstenhalm im Schnabel hat (er „redet" also gewissermaßen „mit vollem Munde"!). — Die Stadt Rabenau führt natürlich einen Raben im Wappen, Groß-Bieberau einen Biber, Dachsbach in Bayern einen Dachs, Ahlen in Westfalen einen (übrigens: geflügelten) Aal und Eberbach einen Eber sowie, der Vollständigkeit halber, einen Bach.

Allerdings: es reden in den Stadtwappen nicht nur die Tiere, sondern zum Beispiel auch die — Bärte: die pommersche Stadt Barth, eine alte Hafen- und Fischerstadt, führt neben drei Fischen den Kopf eines bärtigen Mannes im Wappen. Daß die Stadt Weinsberg einen Weinberg, Tanna eine Tanne, Säkkingen einen Sack, Innsbruck eine Brücke über dem Inn und z. B. Lauchheim in Württemberg zwei Lauchpflanzen als redendes Wappenbild hat, zeigt die Mannigfaltigkeit dieser Wappengattung. Auf dem Wappen des Dorfes Mantel in Bayern kann man sehen, wie um das Jahr 1600, als dieses Wappen entstand, die Mäntel ausgesehen haben; und an dem Wappen der Stadt „P"irna in Sachsen, das einen mit saftigen Früchten behangenen „B"irnbaum zeigt, erkennt man die Eigentümlichkeit der sächsischen Sprechart, die kaum einen Unterschied macht zwischen einem harten und einem weichen P (beziehungsweise B). Unsere Übersicht über die redenden Stadtwappen wäre aber unvollständig, wenn wir nicht auch noch diejenigen erwähnten, bei denen nicht ein Tier oder irgendein Gegenstand, sondern eine Tätigkeit „redet". Auf dem Stadtwappen von „Wendelstein" sieht man einen Mann, der versucht, einen großen Felsblock zu wenden, Lauffen in Württemberg zeigt im Stadtwappen einen laufenden Boten mit einem Brief in der Hand, die Stadt Waldshut in Baden einen — Waldhüter.

Ein besonders lustiges, redendes Wappen hat der Niederlausitzer Ort Sichdichfür, den es, wie auch die Orte Paßauf und Traumirnicht, tatsächlich gibt: es zeigt einen Kohlenbrenner, der mit einer Rute droht, als wollte er sagen: „Sieh dich vor!" — Vielleicht sind in früheren Zeiten die einsamen Wälder der dortigen Gegend von allerlei Raubgesindel besonders heimgesucht gewesen, so daß man den Reisenden von Ort zu Ort Warnungen wie „Paß auf!", „Sieh dich vor!" oder „Traue nicht!" gewohnheitsmäßig mit auf den Weg gab, was dann allmählich dazu führte, daß sich diese immer wiederkehrenden Warnungen als Ortsnamen einbürgerten.

Hier erzählt uns das „redende" Wappen also auch etwas Besonderes aus der Geschichte des betreffenden Ortes. Und wer die Bildersprache der Stadtwappen zu lesen versteht, der liest darin die Geschichte so mancher Stadt wie aus einer alten Chronik. Vor allem aber lernt er den Ursprung der Stadtwappen überhaupt kennen.

Und damit kommen wir nun auch dazu, die Frage: Warum führt die Stadt Wiesensteig einen Elefanten im Wappen?, zu beantworten. Ganz einfach: die Stadt gehörte bis zum Jahre 1627 den Grafen von Helfenstein, deren Ritterwappen einen Elefanten zeigte. — Eine große Anzahl Städtewappen stammen also von entsprechenden Ritterwappen her, und manchmal führen die Städte bis zum heutigen Tag den unveränderten Schild des früheren Landesherrn als Wappen, so z. B. Templin den Adler der Markgrafen von Brandenburg. — Wenn wir somit den Ursprung des Wappens überhaupt kennenlernen wollen, so muß unsere Frage schließlich lauten: Wie entstand die Ritterwappen? — Die Antwort aber gibt uns das Wort





Zwei „redende" Wappen

Das Stadtwappen von Lauchheim zeigt zwei gekreuzte Lauchpflanzen. Das Dorf Mantel in Bayern führt einen ärmellosen Mantel, wie er zur Zeit, in der das Wappen entstand, (um 1600) Mode war, im Wappen. Der Mantelkragen ist mit vier Bändern zum Zubinden versehen

„Wappen" selbst! Denn es weist in jene Zeit zurück, in der die Ritter, mit schweren Eisenrüstungen „gewappnet", in den Krieg oder aufs Turnier zogen. Da das Gesicht des Ritters, an dem man ihn hätte erkennen können, durch ein Helmvisier verdeckt war, mußte er seinen Freunden und natürlich auch dem Feinde auf andere Weise zeigen, wer er war. Er ließ sich deshalb auf dem Helm und auf seinem Schild ein weithin sichtbares Bild anbringen, aus dem zu ersehen war, wer in der Rüstung steckte.

Aus diesen Helmzierden und Schildbildern sind die Wappen entstanden. Wenn ein Ritter z. B. ein besonders gefährliches Jagdabenteuer mit einem Bären bestanden hatte, dann ließ er sich das Bild des Bären auf seinen Schild anbringen. Ein anderer wieder führte das Bild seiner Burg im Wappen. Solche Bilder mußten natürlich ganz einfach und in großen Zügen ausgeführt sein, damit man sie auch von weitem gut erkennen konnte. Und was schließlich die ritterlichen Wappentiere betrifft, so sollten diese vielfach auch auf die Kraft ihres Trägers versinnbildlichen; daher als häufigste Wappentiere Bär, Löwe und Adler.

Daß eine so überaus große Zahl deutscher Städte den Adler im Wappen führt, hängt natürlich mit dem deutschen Reichsadler zusammen. Und so interessiert uns am Schluß noch besonders die Frage: Woher stammt und seit wann gibt es diesen Reichsadler?

Schon in einer Zeit, als es überhaupt noch keine Wappen gab (die sich ja erst im ritterlichen Mittelalter entwickelt haben), findet man auf Darstellungen der deutschen Kaiser den Adler, der seit jeher und schon lange vor der Gründung des ersten Deutschen Reiches als Sinnbild für Herrschaft und Macht galt. So führten beispielsweise bereits die römischen Legionen Caesars den Adler auf ihren Legionszeichen. Den deutschen Adler als Schildbild finden wir erstmalig auf einer Kaiserdarstellung um das Jahr 1200. Und da man in der Person des Kaisers die Verkörperung des Reiches sah, verwandelte sich allmählich das Adlerwappen des Herrschers in das Wappen des Reiches. Unter Rudolf von Habsburg wurde dann der Adler endgültig zum Wappentier des Deutschen Reiches und ist es bis zum heutigen Tage geblieben. *Hans Knothe*

Die Aufnahmen stammen von PK-Jütte-Scherl (1), Krajewsky (2), W. Zeymer (1), Japan-Photo-Library (5), Hagens (4), Werner Hager (18), Techno-Photogr. Archiv (6). Die Zeichnungen stammen von: Pinder-Doernhoeffer, Knothe. — Graphische Gestaltung: Felber.

Hauptschriftleiter: Wilhelm Utermann, Berlin. Verlag: Franz Eher Nachf. G. m. b. H. (Zentralverlag der NSDAP.), Zweigniederlassung Berlin SW 68. — Druck: Buchgewerbehaus M. Müller & Sohn, Berlin SW 68. — Zur Zeit ist Preisliste Nr. 1 vom 1. 4. 1939 gültig.

MAUSER



Bei einem Schießen mit Armeegewehr auf 300 Meter wurden mit Mauser-Armeegewehren insgesamt 545 Ringe, und zwar liegend 191 Ringe, knieend 177 Ringe und stehend 177 Ringe erreicht.

Damit wurden 3 Weltrekorde mit insgesamt 530 Ringen um 15 Ringe übertroffen! Immer wieder sind Mausergewehre siegreich. Darum lohnt sich's schon, auf die altbewährten Mauserwaffen zu warten, bis sie wieder einmal lieferbar sind.

MAUSER-WERKE AG OBERNDORF/NECKAR

F. OLLERICH W17



Die größten Erwartungen setzt der Schütze auf seine Bewährung im Wettkampf. Bei einem solchen werden aber auch an die Munition, besonders an die Kleinkaliberpatrone, die höchsten Anforderungen gestellt. Wenn unzählige Deutsche Meister, Weltmeister und Olympiasieger von jeher der Patrone R-SINOXID ihr Vertrauen schenken, dann ist dies ein unbestreitbarer Beweis für die Verläßlichkeit und Güte der deutschen Meisterpatrone



Rhein.-Westf. Sprengstoff-A.-G. Nürnberg

Alle wichtigen Teile der schnellen und formschönen NSU-Quick, Motor und Getriebe, Rahmen und Gabel, werden bei NSU aus einem Guß hergestellt

Das Herz der NSU-Quick, der 100-ccm-NSU-Zweitaktmotor, leistet 3 PS, ist schnell in der Ebene und kräftig am Berg ...

Hunderttausend kluge Leute fahren heute schon NSU-Quick, sind überall pünktlich und sparen Zeit ...

Vor allem aber sparen sie Geld, denn 1 Kilometer kostet auf NSU-Quick nicht ganz 1 Pfennig.

NSU QUICK

NSU

NSU WERKE AKTIENGESELLSCHAFT NECKARSULM